Jetzt 108 Seiten Umfang!

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 4
April 2016
65. Jahrgang

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 5,80 €
NL 6,30 €
Dänemark 56,00 DKK
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 6,60 €



B13411

MEB-Testreport:
- *112 von Piko*
- *E69 von Fleischmann*
- *245 von Arnold und Fleischmann im Vergleich*
- *Im Blickpunkt: Die neue ESU-132*

Werkstatt:
- *Bloß kein Kabelsalat*
- *Beleuchtetes Uhlenbrock-Haus*

Wie konnte das geschehen?
Der Crash von Bad Aibling!

Die V 300-Familie der DR

Unverzichtbar!

Sichern Sie sich jetzt Ihre Sonderposten bei Ihrem MC-Fachhändler



SPUR H0



Diesellok 225 032-2 Railion



Fahrgestell aus Metalldruckguss, Motor mit Schwungmasse, Haftreifen, digitale Schnittstelle für steckbaren 21-poligen Decoder.

L132003 / 112 90 795 | H0 | V NEM | = | 188

nur 109,99 € ~~218,00~~ – 49 % gespart




3-tlg. Güterwagenset Tamms889



Super Detailierung und Beschriftung, mit Kurzkupplungs-Kulisse und NEM-Normschacht.

AC45017 / 114 67 300 | H0 | V NEM | = | 438

nur 79,99 € ~~133,00~~ – 39 % gespart



E Lok 189 100-1 Railion



Motor mit Schwungmasse. Antrieb auf alle vier Achsen, zwei Haftreifen. LED Dreilicht-Spitzensignal weiß/rot mit Fahrtrichtung wechselnd.

73632 / 113 61 811 | H0 | V NEM | = | 225

nur 159,99 € ~~229,00~~ – 30 % gespart



IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583-50 09 70

Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob, Inhaber Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161-28 60

Dluzak (Dluzak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040-6 53 22 44

Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-, Spiel- & Bastelwelt, Inhaber Peter Schwich e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321-41 87 16

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstraße 13, 25348 Glückstadt,
Tel.: 04124-93 70 33

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Thalenhorststraße 15, 28307 Bremen,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298-9 16 50

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Gildestraße, Ecke Marie-Curie-Straße, 32760 Detmold,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Modellbahnladen Fortenbacher
(Modellbahnladen und Spielparadies Stephan Fortenbacher e.K)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241-2 63 30

Spielwaren Pelz, Ernst Pelz
(Inhaber Ernst Pötter)
Mittelstraße 10+13, 34466 Wolfhagen,
Tel.: 05692-23 61

Modellbahn Apitz
(Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202-62 64 57

WIEMO Modellbahntreff Münster
(WIEMO Modellbahntreff Münster, Inhaber Evely Wienker)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251-13 57 67

Spiel und Freizeit Wasser (Spiel und Hobby Wasser, Inhaber Herrmann Josef Wasser)
Markt 6, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241-6 66 53

Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651-4 88 11

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte, Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904-12 92

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069-45 98 32

Spielwaren-Souvenir-Eisenbahnhaus Feigenspan (Spielwaren und Geschenke, Inh. Manfred Feigenspan e.K.)
Parkstraße 14, 61231 Bad Nauheim,
Tel.: 06032-28 74

Spiel + Freizeit Brachmann
(Heinrich Brachmann GmbH)
Rosenstraße 9-11, 63450 Hanau,
Tel.: 06181-92 35 20

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann e.Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371-6 50 80 13

moba-tech (it-works Systemtechnik GmbH)
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326-7 01 31 71

Eisenbahn & Modellbau Köngeter
(Köngeter Bruno Eisenbahn u. Modellbau)
Poststraße 44, 71032 Böblingen,
Tel.: 07031-22 56 77

Spiel + Freizeit Zinthäfner
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141-92 56 11

Spiel + Freizeit Wagner (Spielwaren - Wagner, Inhaber Klaus J. Bühler e.K.),
Martin-Luther-Str. 7, 72250 Freudenstadt,
Tel.: 07441-76 09

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161-7 25 77

Das Lokmuseum
(Das Lokmuseum, Inhaber Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelshausen,
Tel.: 07164-91 93 64

HEIGES Spielwaren
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711-3 96 94 60

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inhaber Karlheinz Bauer e.K)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941-9 49 50

Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Kesslergasse 5, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261-9 21 20

Spielkiste (Spielkiste Brenner, Inhaber Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243-1 67 06

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731-9 89 90

Die Spielzeugkiste
(Inhaber Michael Golombeck)
Rosenkavaliersplatz, 81925 München,
Tel.: 089-9 10 12 43

Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654-47 90 91

Spielwaren Schmidt
(Spielwaren Schmidt Inhaber Karin Märkl e.K.)
Münchner Straße 33, 85221 Dachau,
Tel.: 08131-8 29 87

Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821-57 10 30

Spiel+Freizeit Gersthofen
(Spiel+Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821-249 21-20 00

Spielwaren Habermeyer (Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92, 86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431-86 43

Spielwaren Möhnle
Schrannenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081-42 28

Spielwaren Härtle
(Inhaber Matthias Franz e. Kfm.)
Kaufbeurener Str. 1, 87616 Marktoberdorf,
Tel.: 08342-42 09 90

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 27a, 90587 Siegelsdorf,
Tel.: 0911-75 31 75

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981-96 96 90

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4, 93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471-70 12 11

Carl Hilpert KG
Schulerstraße 1-3, AT-1010 Wien,
Tel.: 0043-1-51 2 33 69

Spielwaren Heiss (Manfred Gress e.U.)
Museumsstraße 6, AT-6020 Innsbruck,
Tel.: 0043-512-58 50 56

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19, FL-9490 Vaduz,
Tel.: 00423-2 32 79 94

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53, NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: 0031-20 6 59 94 94

Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25, NL-8261 HL Kampen,
Tel.: 0031-38 3 33 82 84

Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90, BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: 0032-16 40 70 42



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com



12 Die V 300-Familie

Die Baureihen 130, 131 und 132 eröffneten der DR ab Mitte der 1970er-Jahre neue Möglichkeiten im Betriebsdienst. Bis heute kann DB Cargo nicht auf die Maschinen aus Woroschilowgrad verzichten.



Titel: 233 217 am 11. Juli 2014 bei Hausdorf. Foto: Robert Heinzke



30 Dampf-Ende
Am 29. Mai 1976 wummerten die letzten Jumbos durch das Weserbergland.



34 Dampflok gegen Diesellok
Ludwig Rotthowe erzählt vom Schnellzugeinsatz einer 23 im Sauerland.



82 An der Allgäubahn
Die H0-Vereins- und Ausstellungsanlage der Eisenbahnfreunde Kaufbeuren ist wieder aufgebaut.



Historischer Zug in ultramoderner Bahnhofskathedrale. E 10 1309 im neuen Berliner Hauptbahnhof. Darüber freut sich auch Tobias Richter, der aus dem Seitenfenster blickt.

MUSEUMSVERKEHR

Der Rheingold ist zurück

☐ Mir reichlich Verspätung von 50 Jahren traf am Wochenende 13./14. Februar erstmals ein Trans-Europ-Express (TEE) in der aktuellen Bundeshauptstadt Berlin ein, wenn auch als Museumszug.

Der TEE war ein westeuropäisches Prestigeprodukt auf Schienen. Seine Einführung erfolgte bereits Mitte der 50er-



Epoche-III-Technik pur: Kaum zu glauben, dass dies mal das Beste vom Besten war. Im Hintergrund ist die Gedächtniskirche zu erkennen.

Jahre als schnelle tägliche Verbindung zwischen bedeutenden Hauptstädten Europas.

Die Züge boten Komfort, ausschließlich die erste Wagenklasse, Speise- und Barwagen sowie eine Klimaanlage. Zu den bekanntesten TEE hierzulande gehörten der „Rheinpfeil" und der legendäre „Rheingold". Äußerlich konnte der Reisende die Züge nicht nur an der charakteristischen rot-beigen Farbgebung erkennen, sondern insbesondere auch am Aussichtswagen. Schon wenige Jahre nach seiner Einführung bot der TEE attraktive Verbindungen zwischen Paris, Amsterdam, Zürich, Kopenhagen, Wien, Rom und auch Bonn. Nur Berlin fehlte im Streckennetz.

Langjährige Bemühungen, Berlin in das Trans-Europ-Netz zu integrieren, scheiterten am Eisernen Vorhang.

Mitte der 70er-Jahre wandelte die DB den Rheinpfeil in einen Intercity um, doch es sollte bis 1991 dauern, bis der erste Intercity Berlin erreichte. Zu diesem Zeitpunkt war der TEE Rheingold schon Geschichte. Zuletzt als Touristikzug betrieben, wurde er 1987 eingestellt.

Jörg Petry, Unternehmer aus Gerolstein in der Eifel, bemühte sich lange Jahre, historische Wagen des Rheingold betriebsfähig zu erhalten. Er gründete die „AKE Rheingold", um mit einem eigenen Fahrtenangebot die Wagen der Öffentlichkeit als bahnhistorisches Exponat verfügbar zu machen. Doch es fehlte ihm eine passende Lokomotive dazu.

Zum Glück ist Tobias Richter, Deutschland-Geschäftsführer des britischen Verkehrskonzerns National Express (NX), auch ein Eisenbahnfreund. Er entdeckte bei einem Besuch im Bahn-Ausbesserungswerk in Dessau auf dem Schrottgleis ein Originalexemplar der legendären Rheingold-E-Loks: E 10 1309, gebaut 1963 von Siemens und Krauss-Maffei. Er kaufte die Lokomotive und ließ sie in Dessau weitestgehend originalgetreu wieder aufarbeiten. Die Lok trägt zwei verschiedene „Kekse": einmal „TRI" für Tobias Richters Unternehmen Train Rental International und einmal „AKE".

Am Sonntag fuhr die Lok mit ihren historischen Wagen über die Stadtbahn bis Ostbahnhof und wieder zurück. Weiter ging es über die klassische Verbindung Magdeburg – Marienborn – Helmstedt und Hannover nach Köln. So kamen an dem Wochenende nicht nur eingefleischte Eisenbahnfreunde in Berlin auf ihre Kosten.

113 309 musste anschließend zurück nach Dessau, weil noch Mängel am Fahrzeug auszubessern waren.

Neben 113 309 wird 113 268 ebenfalls hergerichtet und mit einem annähernd historischen Lack versehen. 110 469 erhält, ebenfalls in Dessau, ein blaues Farbkleid und in NX-Firmenfarben gehaltene blau-rote Seitenstreifen. Diese Lok könnte noch bei den NX-Ersatzgarnituren zum Einsatz kommen.

Eine NX-Ersatzgarnitur wird ab Anfang März bei Meridian als Aushilfe für die beiden in Bad Aibling verunglückten Flirts einspringen.



Sogar das Zuglaufschild wirkt authentisch. Die Kennzeichnung eines Raucherabteils dürfte allerdings rein historisch sein.

FOTOS: BODO SCHULZ



FOTO: STEPHAN LEICHSENRING

Am 24. Januar konnte 111 123 rund um Weilheim angetroffen werden. In den Zügen hinter der Reinheitsgebots-Lok wird leider kein Bier ausgeschenkt.

DB REGIO BAYERN

1, 2, 3: 111 bringt kein Bier herbei

☐ Am Ingolstädter Hauptbahnhof präsentierte DB Regio Bayern zusammen mit Oberbürgermeister Dr. Christian Lösel am 21. Januar 2016 eine Lokomotive, die als Botschafterin der Stadt und des Bier-Reinheitsgebotes ein Jahr unterwegs sein wird. Zur Feier des 500. Geburtstages des Reinheitsgebotes zieren Motive mit Gerste und Hopfen die Lok der Baureihe 111, die von der österreichischen Designerin Gudrun Geiblinger gestaltet wurde. Regio Bayern-Chef Hansrüdiger Fritz: „Mit dieser Lok würdigen wir die bayerische Tradition und Lebensart. Für Besucher von Ingolstadt bieten wir für das Jubiläumsjahr 2016 in Kooperation mit der Stadt auch ein eigenes „Bierticket" an." Das betreffende Ticket umfasst die Busverkehre der INVG im innerstädtischen Bereich, den Wirtshauspass in Ingolstadt mit einer Reihe von Vergünstigungen und gilt für eine einmalige Fahrt in DB Regio-Zügen von München oder Nürnberg nach Ingolstadt und zurück. Es kostet 20,16 Euro und ist bis Ende 2016 über Ingolstadt-Tourismus zu erwerben. 111 123 wird im Jubiläumsjahr auf der Strecke München – Ingolstadt – Nürnberg zu bewundern sein sowie auf Verbindungen nach Augsburg, Regensburg und ins Werdenfelser Land.



FOTO: BODO SCHULZ

■ *In Hennigsdorf Nord auf dem Testgleis der Bombardier Transportation GmbH zeigte sich am 10. Februar 2016 erstmals 147 004 (TRAXX P160 AC3) mit Zugzielanzeige. Die Deutsche Bahn AG hat von der Baureihe 147 insgesamt 20 Lokomotiven für DB Regio bestellt. Die Wagen hinter der Lok sind Doppelstockwagen vom Typ DBpza782.1, die hinter der 147 im Main-Spessart-Express der DB Regio AG zum Einsatz kommen sollen.*

CHANCEN NUTZEN



Stefan Alkofer

Wem ist das noch nicht passiert? Dieser kurze Moment der Unachtsamkeit, der auch schlimm hätte enden können? Ich erlebte eine solche Situation vor wenigen Tagen. Auf dem Fahrrad, auf dem Weg ins Büro. Mit den Gedanken bereits am Schreibtisch. Oder sonstwo. Am Ende hieß es: Glück gehabt.

Deshalb geschehen Unfälle. Weil Menschen Fehler machen, selbst wenn sie wach, nüchtern und gesund sind. Tragisch wird's, wenn solche Fehler zu Katastrophen führen wie in Bad Aibling.

Die beiden vergangenen Wochen habe ich mich intensiv mit diesem Unfall beschäftigt, mir Gedanken über das Warum gemacht. Jetzt stellt sich mir auch die Frage: Sind wir technisch nicht längst fähig, solche Unfälle zu verhindern?

Flugzeuge besitzen ein Kollisionswarnsystem und bewegen sich in drei Dimensionen im Gegensatz zur Eisenbahn, die auf definierten zweidimensionalen Schienen verkehrt. Fahrerlose Kraftfahrzeuge sind eines der heißesten Themen bei großen Internet- und Automobilkonzernen. Und selbst auf meinem Handy ist eine App installiert, die heißt schlicht „iPhone-Suche", falls ich es einmal verlege.

Da soll es nicht möglich sein, ein Ortungssystem für Züge zu installieren, das bei einer drohenden Kollision rechtzeitig warnt? Kaum vorstellbar.

Dabei ginge es nicht, wie in den letzten Tagen auch diskutiert, um vollautomatisierten menschenlosen Bahnbetrieb, schließlich kann auch die Technik versagen, sondern um Unterstützung für Fahrdienstleiter und Triebfahrzeugführer in Grenzsituationen.

LÖTSCHBERGBAHN (BLS)

Ausgezeichnet

☐ Der Leichttriebwagen „Blauer Pfeil" von 1938 erhielt am 28. Januar 2016 den Denkmalpreis 2015 der Konferenz der Schweizer Denkmalpflegerinnen und Denkmalpfleger (KSD). Mit dem Preis würdigt die KSD das Engagement der BLS-Stiftung bei der sorgfältigen und fachgerechten Restaurierung. Der „Blaue Pfeil" ist eine technische Pionierleistung: Er vereint Lokomotive und Personenwagen und gilt als Vorläufer heutiger S-Bahn- und Regionalverkehrszüge. Bis 1983 war der „Blaue Pfeil" bei der Bern-Neuenburg-Bahn in Betrieb und fuhr auf dem ganzen Netz der BLS. Anschließend versah er seinen Dienst bis 1999 auf dem Netz der Sensetalbahn. Der Tramverein Bern rettete das letzte erhaltene Fahrzeug vor dem Abbruch. Im Jahr 2011 erwarb die BLS-Stiftung den Leichttriebzug und restaurierte ihn bis 2014 mit finanzieller Unterstützung durch verschiedene öffentliche und private Geldgeber und mit fachlicher Begleitung durch die Denkmalpflege.



FOTO: ARMIN SCHMUTZ

Der hervorragend gepflegte „Blaue Pfeil" machte auf seiner Rückfahrt nach Bern in Kandersteg einen kleinen Zwischenhalt.



FOTO: FRANK MÖCKEL

■ *„Winterdampf am Fichtelberg" sollte das Motto einer privat organisierten Fotofahrt vom 3. bis 4. Februar 2016 sein. Leider machte der Winter dieses Jahr seinem Namen keine Ehre. Schnee und sonnige Momente waren an beiden Tage rar gesät. Am Donnerstag, dem 4. Februar, verkehrte ein Fotogüterzug auf der Strecke. In der Kurve nach der Ausfahrt in Kretscham-Rothensehma konnte der Zug abgelichtet werden. Es war an diesem Tag der einzige Moment, in dem die Wolkendecke auflockerte.*

ZWISCHENHALT

■ **Fernverkehrszüge** der DB AG sollen künftig länger auf Anschlüsse warten, falls dies nicht zu neuen Verspätungen bei anderen Verbindungen führt.

■ **Metrans Rail** hat bei Alstom zwei der neuen modernen Hybrid-Rangierlokomotiven H 3 geordert.

■ **Der Güterverkehr nimmt zu,** allerdings nicht bei der Bahn. Das Bundesamt für Statistik gab an, dass die Menge an transportierten Waren um 1,1 Prozent auf 4,54 Milliarden Tonnen stieg. Der Anstieg findet im Wesentlichen auf der Straße statt. Auf der Schiene ging die Masse an transportierten Gütern um ein Prozent zurück.

■ **Das Land Baden-Württemberg** und die DB AG unterzeichneten am 11. Februar 2016 den Verkehrsvertrag für das SPNV-Netz 3b Gäu-Murr. Inhalt des Vertrags sind die Linien Stuttgart – Schwäbisch-Hall – Crailsheim sowie Stuttgart – Horb – Singen. Ab Dezember 2017 sollen dort Talent 2-Triebzüge in Landesfarben verkehren.

■ **Die Formgebung des ICE 4** gewann den „German Design Award 2016". Vergangenes Jahr heimste der ICE 4 bereits den bekannten „Red Dot Design Award" ein.

■ **Die Zittauer Schmalspurbahn** verzeichnete im abgelaufenen Jahr einen Fahrgastrekord. Knapp 190 000 Reisende nutzten das Angebot der Sächsisch-Oberlausitzer-Eisenbahngesellschaft (SOEG). Als Erfolgsgründe wurden die Belegschaft, der Fahrzeugpark und das touristische Angebot genannt.



FOTO: HENDRIK FLATH

Abendstimmung für den Rodelblitz: Im Bahnhof Wernshausen erwartet die Rückleistung RE 16271 am letzten Fahrtag des Zuges im Jahr 2016 auf eine Kreuzung.

RODELBLITZ

Ungewisse Zukunft

□ Der „Rodelblitz", eine der wenigen Konstanten im Terminkalender von Eisenbahnfreunden, fuhr nach 18 Jahren am 7. Februar 2016 möglicherweise zum letzten Mal von Eisenach über Schmalkalden und Oberhof nach Arnstadt und zurück. Erstaunlich war die Auslastung an jenem Tag: Etwa 330 begeisterte Fahrgäste drängten sich in den vier Wagen des Thüringer Traditionszuges, darunter viele Familien, die das Angebot noch einmal nutzen wollten. Traditionell traf sich im ersten Wagen der harte Kern der Dampflokfreunde. Zumeist mit Ski- oder Schweißerbrillen sowie warmen Mützen gegen Flugasche und Fahrtwind geschützt, versuchten sie, am offenen Fenster möglichst jeden der harten Auspuffschläge der 41 1144 einzufangen.

Die Zukunft des Fahrtenprogramms „Bahn-Nostalgie in Thüringen" und somit des „Rodelblitzes" ist derzeit nicht nur aufgrund einer zum Jahresende anstehenden Hauptuntersuchung der 41 mit hohen zu erwartenden Kosten ungewiss: DB Regio, die zusammen mit der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen (NVS) für die Durchführung des ganzjährigen Fahrtenprogrammes „Bahn-Nostalgie in Thüringen" verantwortlich ist, hat zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 ihre Verkehrsleistungen auf dem Saale-Thüringen-Südharz-Netz an die Abellio Deutschland GmbH verloren. Ob DB Regio in Thüringen weiterhin ihren historischen Wagenpark erhält und ob das Land Thüringen sein Interesse am Nostalgie-Programm aufrechterhält, ist noch offen. Derzeit prüfe man verschiedene Angebote in der bisherigen sowie in neuen Konstellationen, teilte die NVS auf Nachfrage mit.



FOTO: ROBERT HEINZKE

■ *232 587 sollte am 22. Januar 2016 einen IC 2-Zug in Görlitz abholen. In Bischofswerda erlitt die Lok während der Lz-Fahrt aus Dresden-Friedrichstadt einen Schaden. 265 019 übernahm ersatzweise den Dosto-IC und sammelte in Bischofswerda zusätzlich 232 587 ein.*

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: BERND KELLER

☐ Letzter IC mit Baureihe 181: Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 endeten mit dem IC 2059 Saarbrücken – Frankfurt die Einsätze der Baureihe 181. Sie ist dieses Jahr planmäßig nur noch vor der Wochenend-Nacht-Leistung EN 452/453 zwischen Karlsruhe und Strasbourg sowie vor Leer- beziehungsweise Schadüberführungen anzutreffen. Die formschönen Maschinen der Baureihe 181.2 erreichten Mitte der 1970er-Jahre die Gleise der Bundesbahn. Wir wollen von Ihnen wissen, wieviele Exemplare dieser Baureihe von Krupp ausgeliefert wurden?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. April 2016 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Februarheft lautete: „Laminatka". Gewonnen haben: Herrmann, Ute, 01877 Demitz-Thumitz; Kratzsch, Gernot, 04451 Borsdorf; Haslebner, Nikolai, A-8740 Zeltweg; Ehlers, Hans-Jürgen, Lehrte; Reinhold, Michael, 09116 Chemnitz; Wilke, Uwe, 39128 Magdeburg; Klaus, Elfriede, 73529 Schwäbisch Gmünd; Strauß, Bernd, 04610 Meuselwitz OT Wintersdorf; Bräuer, Henry, 01662 Meißen; Tutschke, Peter, 04808 Wurzen; Huwald, Karsten, 04279 Leipzig; Gothe, Torsten, 27318 Hilgermissen; Kolberg, Sven, 19063 Schwerin; Friedrichs, Helmut, 31867 Lauenau; Lackner, Alfred, A-8600 Bruck an der Mur; Jatho, Volker, 37269 Eschwege; Straube, U., 01774 Klingenberg; Gieg, Alexander, 55130 Mainz; Sellmer, Michael, 13055 Berlin; Berka, Michael, 89081 Ulm.

SACHSEN

Angekommen

☐ Das letzte der acht für Stufe 1 des Chemnitzer Modells bestellten Zweisystemfahrzeuge, wurde am 29. Januar 2016 von Antwerpen nach Glauchau überführt. In Glauchau übernahm die erst kürzlich hauptuntersuchte und mit orientrotem Lack versehene 202 743 der RISS die Weiterfahrt bis nach Stollberg. Mit eingereiht im Zug war 225 805 (218 005), welche auf Ihrem vermutlich letzten Weg von Engelsdorf zum Stillstandsmanagement nach Chemnitz eine Ehrenrunde durchs Erzgebirge drehen durfte. Die von der ZVMS bestellten, 37 Meter langen und bis zu 100km/h schnellen, Fahrzeuge gehören der „Citylink"-Familie von Vossloh an, verfügen über Elektro- und Dieselantrieb und wurden speziell für das Chemnitzer Modell angefertigt. Künftig sollen sie Chemnitz mit Burgstädt, Mittweida und Hainichen verbinden. Laut aktuellen Meldungen ist allerdings noch fraglich, wann die neuen Züge in Betrieb gehen, da diese für das Staßenbahnnetz in Chemnitz keine TÜV-Zulassung erhalten haben und auch der Einsatz auf Eisenbahnschienen aufgrund fehlender Unterlagen noch nicht erfolgen kann.



FOTO: STEVEN SEIDEL

Nach Kreuzungshalt in Lichtenstein passiert die nicht ganz alltägliche Fuhre (Dbz 92737) gerade die kleine Ortschaft Hohndorf.

ÖSTERREICH

Wiederbelebt

☐ Das österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) P&P hat von den ÖBB die E-Loks 1822 001 und 002 erworben. Insgesamt besaßen die ÖBB fünf Zweisystemlokomotiven dieser formschönen Baureihe. Sie waren für den Verkehr Österreich – Italien gebaut worden, kamen aber nur im Korridorverkehr zwischen Innsbruck und Lienz zum Einsatz. P&P hat die beiden Loks an das EVU Adria-Transport vermietet, das nun Güterzüge von Österreich zum slowenischen Hafen Koper führt.



FOTO: PETER HASLEBNER

1822 001 und 1822 004 als Lokzug 97546 in Krieglach am 25. Januar 2016.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ *Ende einer Ära: Über 40 Jahre gehörte die Baureihe 628 auf vielen Strecken im Allgäu zum alltäglichen Anblick. Am 3. Februar 2016 verließ als nunmehr letzter dort stationierter Triebzug 628 533 den Betriebshof Kempten und wurde nach Aschaffenburg zur Westfrankenbahn umbeheimatet. Seine letzte Leistung führte ihn wenige Stunden zuvor noch von Kempten nach Pfronten und zurück (RB 57497/57494). Als Ersatz wird künftig ein weiterer Dieseltriebzug der Baureihe 642 im Allgäu unterwegs sein.*

TOP UND FLOP

TOP: Zugzielanzeiger



Seit Anfang Januar bieten viele elektronische Zugzielanzeiger der DB Station & Service AG eine zusätzliche Information für die Fahrgäste. Auf dem unteren Feld der Anzeigetafel werden nun die nachfolgend auf dem gleichen Gleis verkehrenden Züge angezeigt, was Reisenden die Orientierung erleichtert.

FLOP: Dampflok zweigeteilt

Im Meininger Dampflokwerk soll im Herbst der Bau einer Dampflok-Erlebniswelt beginnen. Für diese soll 92 739, die jahrelang in Neustadt (Weinstraße) stand, zur Veranschaulichung der Funktionen einer Dampflok in der Mitte durchgeschnitten werden. In Deutschland gibt es nur noch zwei weitere Exemplare der preußischen T 13.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ *Mit 225 002 übernahm die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) kürzlich eine weitere ehemalige DB-Lok. Die Diesellok, Baujahr 1969, ging nach ihrer Abstellung zunächst über Südleasing an die Nordbayerische Eisenbahn und wurde nach deren Insolvenz zum Verkauf ausgeschrieben. Am 30. Januar zog die 225 bei Solnhofen einen Kesselwagenzug von Falkenhagen nach Neustadt an der Donau. Im Zug wurden mit 212 054 und 140 838 zwei weitere DB-Klassiker überführt. EGP eröffnete am 1. Januar 2015 eine Filiale in Ingolstadt und ist seitdem in Süddeutschland aktiv.*

SCHMALSPURBAHN

Großer Bahnhof in Mügeln

□ Mit insgesamt 50 000 Euro fördert die Sparkassenstiftung für die Region Torgau-Oschatz in den kommenden zwei Jahren die Restaurierung des stillgelegten Streckenabschnitts der Döllnitzbahn von Nebitzschen bis Kemmlitz. Das Geld erhält der DBV-Förderverein „Wilder Robert“, der sich seit 1994 um den Erhalt der mehr als 130 Jahre alten Schmalspurbahn kümmert. „Die Döllnitzbahn ist schon lange ein attraktiver Anziehungspunkt für Touristen aus Nah und Fern. Mit dem neuen Streckenabschnitt erschließt sich der ‚Wilde Robert‘ nicht nur ein weiteres Stück Schiene, sondern vor allem auch einen größeren Wirkungskreis. Wir hoffen, dass das die Region nachhaltig stärken wird“, so Dr. Harald Langenfeld, Vorstandsvorsitzender der Stadt- und Kreissparkasse Leipzig und Vorsitzender des Stiftungsbeirates. An der Wiederinbetriebnahme des Abzweigs nach Kemmlitz gibt es nach Angaben des Vereins großes öffentliches Interesse. „Die Bahn ist ein Alleinstellungsmerkmal für die Region“, so Lutz Haschke, Eisenbahnbetriebsleiter bei der Döllnitzbahn und Vorstandsmitglied des Fördervereins „Wilder Robert“. Im Rahmen des im Bahnhof Mügeln entstehenden Geoportals, das die Bedeutung des Bergbaus für die Region darstellen wird, sei der von der Sparkassenstiftung finanzierte Streckenabschnitt von entscheidender Bedeutung. „Der Kaolinabbau war prägend für die Region und nur deshalb entstand hier eine Eisenbahnlinie“, so Lutz Haschke. Der Bahnhof Mügeln war einst einer der größten Schmalspurbahnhöfe Europas und Station des Kaolintransports sowie strategischer Knotenpunkt im Güter- und Personenverkehr. Künftig soll der „Wilde Robert“ Touristen zu alten und noch aktiven Gruben in Kemmlitz führen, so die Vision des Vereins. Von dem Geld werden auf der Strecke Nebitzschen – Kemmlitz, die seit 2006 stillgelegt ist, zahlreiche Schwellen erneuert. Zudem wird eine Brücke über den Kemmlitzbach fertiggestellt, Wildwuchs entfernt und der Haltepunkt in Kemmlitz eingerichtet. Spätestens 2017 soll dann der „Wilde Robert“ dort wieder halten können.



FOTO: DANIEL WOLF

■ *Nicht einmal ganze zwei Jahre war die 155 045 (Press-Nummernschema) im blauen Press-Farbkleid unterwegs. Am Donnerstag, 28. Januar 2016, kam sie im neuen Integro-Lack daher, welcher ihr auch gut zu Gesicht steht. Aufgenommen wurde 155 045 in Neumark mit dem DGS 48481 von Plauen nach Cottbus.*

■ *Die beiden Triebzüge 641 019 und 020 der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS) besuchten am 9./10. Februar 2016 das Werk Erfurt zu Frist- und Reparaturarbeiten. In diesem Zeitraum hielten die beiden historischen Blutblasen 772 140 und 141 den Planverkehr ohne Ausfälle auf der Schwarzatalbahn aufrecht.*



FOTO: JOCHEN SCHMIDT

Vom Hafenbahnhof zum Container-Terminal



FOTOS: JOHANNES GLÖCKNER

Als am 17. Januar 2011 Lok DE 804 im alten Hafenbahnhof rangierte, war dies bereits eine seltene Betriebssituation. Bis zum ersten Spatenstich sollten aber noch mehr als zwei Jahre vergehen.



Den Eröffnungszug am 11. Februar 2016 führte DE 821. Die Lok in Captrain-Farbgebung macht deutlich, dass ein internationaler Konzern Anteile an der Bahn erworben hat.

■ Die Dortmunder Eisenbahn (DE) hat seit ihrer Betriebseröffnung 1899 viele für das Ruhrgebiet typische Umbrüche erlebt. Sie war zur Hochzeit der Montanindustrie Bindeglied zwischen dem Hafen am Dortmund-Ems-Kanal und den drei Dortmunder Hüttenwerken. Erz, Koks und Kohle mussten herangeschafft, die Produkte der Stahlindustrie zu den Märkten gebracht werden. Der Hafenbahnhof Dortmund-Nord, dessen Wandel wir hier miterleben, war der Übergabebahnhof zum zentralen DB-Rangierbahnhof, der heute komplett stillgelegt ist. Der Zugang in das Netz der DB AG ist heute nur noch in Dortmund-Obereving möglich. In unmittelbarer Nähe des Hafenbahnhofs befanden sich die Zeche und die Kokerei Hansa. Während der Bergbau Geschichte ist, wird immer noch Stahl in Dortmund verarbeitet. Coils werden von der DE vom Stahlwerk in Duisburg abgeholt und auf der ehemaligen Westfalenhütte für die Autoindustrie weiterverarbeitet. Den eigentlichen Boom im Dortmunder Hafen verursacht aber der Umschlag von Containern. Seit 1989 gibt es das Container-Terminal Dortmund. Ein zusätzliches Terminal wurde recht bald dringend gebraucht. Nur fünf Jahre liegen zwischen beiden Aufnahmen. Auf dem Gelände des alten Hafenbahnhofs wurde die erste Baustufe am 11. Februar 2016 feierlich in Betrieb genommen.

Diesellok-Legende aus Woroschilowgrad

Die Lokomotiven der V 300-Familie, die Baureihen 130, 131 und 132, eröffneten der DR ab Anfang der 1970er-Jahre neue Möglichkeiten im Betriebsdienst. Selbst die DBAG kann bis heute nicht gänzlich auf sie verzichten. Für viele Eisenbahnfreunde sind die „Ludmillas“ schlicht das Größte.

Groß-Russe

Unvergleichlich, dieses Geräusch-Konglomerat aus dem Sound eines 16-Zylinder-Dieselmotors, dem Pfeifen der Fahrmotoren und Lüfter sowie dem hohen Singsang des Abgasturboladers. Schon die Geräuschkulisse vermittelt pure Kraft. Die Baureihe 232 war mit einer Motorleistung ausgestattet, die ausreichte, um die Privathaushalte einer Kleinstadt mit elektrischer Energie zu versorgen.

Die „Groß-Russen“, heute meist als Ludmillas bezeichnet, symbolisieren Leistungsfähigkeit: rund 120 Tonnen Fahrzeuggewicht verteilt auf sechs Achsen, gepaart mit einem unverwechselbaren kantigen Erscheinungsbild.

Leistung, welche die Reichsbahn in den späten 1960er-Jahren, einer Periode, in der sich das Ende der Dampfloks unweigerlich abzeichnete und die Menge an transportierten Gütern auf Schienen stetig zunahm, dringend benötigte. Der Reichsbahn boten sich zwei Optionen: ein verstärkter Ausbau der elektrischen Zugförderung oder die Beschaffung entsprechend leistungsfähiger Diesellokomotiven. Der Ausbau des elektrischen Netzes war eine langfristige, kostspielige Angelegenheit, während die Beschaffung von geeigneten Dieseltriebfahrzeugen die kurzfristigere Lösung darstellte.

Die DDR bewies damals längst, dass sie selbst in der Lage war, hochzuverlässige Dieselloks zu entwickeln und zu produzie-



Das Fabrikschild zweier Lokomotiven. Links erwartungsgemäß in Kyrilliza, aber es gab auch die internationale Ausführung in Englisch: „Made in USSR“.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN



132 660 rollt am 28. Januar 1989 auf dem Weg zum Grenzbahnhof Frankfurt (O.)-Oderbrücke vor dem Abzweig Stadtforst auf Höhe Berlin-Wuhlheide auf dem linken Gleis des Berliner Außenringes am Fotografen vorbei.



FOTO: VOLKER EMMERSLEBEN

Zwischen Magdeburg und Helmstedt lag die Est Eilsleben. Am 15. August 1991 wurde dort 132 454 betankt. 2003 kam sie als „312“ zur MEG. 2006 erwischte sie der Schneidbrenner.

ren. Doch im Arbeiter- und Bauernstaat setzte man wie in der BRD auf den dieselhydraulischen Antrieb, der Vorteile besaß, aber in der damaligen Zeit limitiert war. Dieselhydraulische Getriebe mit einer Eingangsleistung von mehr als rund 1500 kW standen nicht zur Verfügung. Zur Leistungssteigerung behalf man sich bei der Bundes- wie auch Reichsbahn mit mehrmotorigen Fahrzeugen inklusive aller Nachteile. Aber es war nicht nur technologische Limitierung, welche die DDR zwang, sich im Ausland auf die Suche zu begeben. Selbst wenn es der DDR-Industrie gelungen wäre, eine geeignete Lokomotive zu entwickeln, so hätte es kaum Möglichkeiten gegeben, den enormen Bedarf an Großdieseln zu decken. Die Produktionsstraßen in den Lokfabriken waren ausgelastet, vor allem mit den in Ablieferung befindlichen V 100 und V 180. Deshalb importierte die DR bereits ab Ende 1966 die V 200 (BR 120) aus sowjetischer Produktion, jene legendäre „Taiga-Trommel“, die den Paradigmenwechsel zum dieselelektrischen Antrieb einläutete. Allerdings waren die V 200 nicht speziell für die Bedürfnisse der DR, sondern eher für den Einsatz in den Weiten Russlands konstruiert. Die V 200 mit ihren unverwüstlichen Zweitakt-Motoren waren robust, aber nicht zeitgemäß.

Ende der 60er-Jahre waren neue Loks nötig

Die Reichsbahn benötigte vielseitige Maschinen, die sowohl im schweren Güterzugdienst als auch vor Personenzügen eingesetzt werden konnten. Erschwerend kam hinzu, dass in den späten 60er-Jahren ein zweiter grundsätzlicher Wandel, neben dem Abschied vom Dampfbetrieb, anstand: Reisezüge würden in absehbarer Zeit nur mehr elektrisch beheizt werden. Die Dampfheizung hatte ebenso wie die Dampflok ausgedient.

130 028 passiert mit ihrem Kesselwagenzug die Blockstelle Serwest zwischen Eberswalde und Angermünde.

FOTO: HERMANN KUOM

FOTO: HERMANN KUOM

Klassiker der 80er: Eine 232 vor einem Interzonenzug am Bahnhof Berlin Zoo. Aufmerksamkeit erregt auch die am Bahnsteig stehende Dampflok.

Das Lokomotivwerk in Woroschilowgrad beziehungsweise Lugansk hatte einen ausbaufähigen Entwurf in der Schublade, genannt TE 109. Die DR bestellte in der heutigen Ukraine eine Lokomotive mit 3000 PS (2200 kW), einer Achslast von weniger als 120 Tonnen und einer elektrischen Zugheizung. Auf der Leipziger Frühjahrsmesse im Jahr 1970 präsentierte sich dann 130 001, eine Lokomotive, die zwar 140 km/h schnell war, aber nicht in der Lage, Züge elektrisch zu heizen, und deren Gewicht bereits ohne Zugheizung grenzwertig war. Bei der DR akzeptierte man zähneknirschend dennoch die Loks des großen Bruders Sowjetunion, insistierte allerdings weiterhin auf ein Modell nach ei-

Die ersten Loks erfüllten nicht die Wünsche



FOTO: BURKHARD WOLLNY

Reichsbahn pur: 132 161 vor einem sehr gemischten Güterzug in den 80er-Jahren zwischen Frankfurt (Oder) und Cottbus bei Grunow in Brandenburg.



Vielleicht einer der meistabgelichteten Einzelgänger war 234 304, die in den 90er-Jahren das zweifelhafte Vergnügen hatte, im Türkis des DB AG-Nahverkehrs unterwegs zu sein.

genen Bedürfnissen. Die Russen hatten schlicht keinerlei Erfahrungen mit einer zentralen Zugheizeinrichtung auf Lokomotiven. Russische Personenzüge wurden dezentral mit Öfen in jedem Waggon beheizt, vorteilhaft in einem riesigen Land wie der UdSSR, aber inpraktikabel für die DR, die im europäischen Reisezugverkehr eingebunden war.

Den russischen Lokomotivbauern gelang es nicht, den Wünschen der DR umgehend zu entsprechen. Die Parteien einigten sich auf eine Zwischenlösung, bis das Heizungsproblem gelöst sein würde. Die DR erhielt einen Lok-Typ, dessen Getriebe-



FOTOS (2): VOLKER EMMERSLEBEN

Das (R)AW in Cottbus ist bis heute die Klinik für die BR 132. Die 1976 im Bw Frankfurt in Dienst gestellte 132 354 weilte dort am 6. Februar 1991 zur HU.



FOTO: JOCHEN FRICKEL

Ein wenig spartanisch und improvisiert wirkt der Ludmilla-Führertisch. Seinen Zweck erfüllt er dennoch.

In den ersten Jahren nach der Wiedervereinigung waren die 232 die erste Wahl für den Einsatz vor IR- und IC-Zügen. 232 590 legt sich in die neu gebaute „Berliner Kurve“ in Bebra.

FOTO: WOLFGANG KLEE

FOTO: DANIEL WOLF

Die Wismut-Lok V 300 001 (Ex-232 404) hat am 30. April 2015 einen Sandganzzug bei Lumpzig am Zughaken.

übersetzung zugunsten einer höheren Zugkraft geändert wurde. Die Höchstgeschwindigkeit betrug nur mehr 100 km/h, aber die DR besaß nun eine ausgesprochen starke Güterzuglok, einen Kraftprotz, dessen Anfahrzugkraft um 25 Prozent gesteigert wurde: die Baureihe 131.

Es dauerte noch zwei Jahre, bis die Baureihe 132 mit elektrischer Zugheizung zur Verfügung stand. Endlich besaß die Reichsbahn jene Lok, die sie in Auftrag gegeben hatte und die sie dringend benötigte: leistungsfähig, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, die für das Netz der DR ausreichte, und mit elektrischer Zugheizung. Aber die Loks gerieten eigentlich zu schwer. Heinz Schnabel von der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft (HvM) erinnert sich: „Das war schon damals eine Schummelei. Die Russen-Loks mit ihren 21 Tonnen waren eigentlich ungeeignet, aber man hat das runtergerechnet auf 20,5 Tonnen und die halben Tonnen zählten dann sowieso nicht. Und so brachte man die Loks auf dem Papier auf die akzeptablen 20 Tonnen Achslast."

Es gab in der Folgezeit auch noch eine Variante mit 4000 PS (2940 kW). Die DR erhielt sechs Exemplare dieser Baureihe 142, die aber aufgrund ihrer nun nicht mehr runterrechenbaren 21 Tonnen Achslast nicht freizügig genug eingesetzt werden konnten. Deshalb wurden sie schließlich nicht in größerer Anzahl beschafft.

Nach der Ablieferung der letzten Exemplare im Jahr 1982 besaß die DR 82 Loks der Baureihe 130, 76 Loks der Baureihe 131 und stolze 709 Maschinen der Baureihe 132. Die V 300 dominierte den Diesellokbestand der Reichsbahn.

Die V 300 bildeten das Rückgrat der DR

Anzutreffen waren die Groß-Russen in allen Ecken der Republik. Zu ihren Aufgaben gehörten selbstverständlich auch die



FOTO: JOCHEN FRICKEL

Das Kraftpaket 5 D 49: 16 Zylinder in V-Anordnung mit Turbolader und Ladeluftkühlung.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Bw Halle G: eine Hochburg der Loks der Baureihe 131 und 132. Aus ungewöhnlicher Perspektive zeigen sich hier am 17. August 1991 unter anderem 132 191, 166, 104 und 039.



FOTOS (3): MARCUS HENSCHEL

Seit August 2006 gehört 232 550 der Deutschen Gleis- und Tiefbau (DGT). Mit einem Pärchen 3yg-Wagen war die Lok am 20. März 2014 bei Bottrop-Welheim unterwegs.

Interzonenzüge, weshalb Eisenbahnfreunde im Westen und Transitreisende schnell mit ihr Bekanntschaft machten. Ihr eindrucksvolles Erscheinungsbild und der markante Sound verschafften der 132 auch im Westen eine Fangemeinde.

Eine vergleichbare Lok hatte die Bundesbahn nicht im Fuhrpark, weshalb die Ludmillas auch nach der Wiedervereinigung unverzichtbar waren: Neu geschaffene IC-Verbindungen von Berlin nach Hamburg und Hannover, auf Strecken, die noch nicht elektrifiziert waren, benötigten starke, aber auch schnellere Maschinen. Da die BR 130 ursprünglich für 140 km/h ausgelegt war, begann man nun, Lokomotiven der Baureihe 132/232 unter Verwendung von Bauteilen der nicht mehr erforderlichen 130, wie Fahrmotoren und Achsgetrieben, auf 140 km/h zu tunen. Das Resultat war die neue Baureihe 234. Insgesamt 64 Maschinen durchliefen diese Umbau-

Ein Glücksfall für die DBAG: Die V 300 der DR

Kurz vor Flandersbach an der Angertal-Bahn zwang eine Langsamfahrstelle 232 230 am 8. Juni 2015, die Geschwindigkeit auf 20 km/h herabzusetzen.

maßnahme. Es sollte nicht die letzte gewesen sein.

Ende der 90er-Jahre erhielten zehn Maschinen neue 4000 PS-Motoren und bildeten fortan die Baureihe 241. Sie waren für den grenzüberschreitenden Verkehr in die Niederlande und nach Belgien konzipiert und in Oberhausen stationiert.

Die Unverzichtbarkeit der Groß-Russen wurde durch ein letztes Umbauprojekt unterstrichen, das erst im Jahr 2003 zum Abschluss kam. 64 Maschinen erhielten neue 12-Zylinder-Motoren aus Kolomna. Die Remotorisierung sollte den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen reduzieren, aber vor allem die Einsatzfähigkeit der neu formierten Baureihe 233 mindestens bis zum Jahr 2020 sichern.

Deshalb kann man den Ludmillas noch immer begegnen, und das nicht nur bei der DB AG. Schon seit geraumer Zeit greifen private Bahnen gerne auf Loks der V 300-Familie zurück, wenn sie denn am Markt erhältlich sind.

Kaum vorstellbar, dass die Groß-Russen eines Tages verschwinden. □ *Stefan Alkofer*



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

232 262 zeigt sich am 17. April 2015 zur blauen Stunde in ihrem aktuellen Gewand der DB AG. Die heutigen V 300 des Bahnkonzerns gehören alle der Güterverkehrssparte DB Schenker Rail.

Vergoldet im Licht der untergehenden Sonne, ist 232 905 mit einem schweren Stahlbrammen-Zug am 17. März 2015 auf dem Weg von Duisburg nach Bochum-Präsident in Höhe des ehemaligen Bw Gelsenkirchen-Bismarck unterwegs.

Die „Wende-Lok" 132 478

Zug in die Freiheit



FOTOS (2): RAINER HEINRICH

132 478 durchfährt auf dem Weg von Plauen nach Reichenbach am 28. April 1991 mit ihrem Güterzug den Bahnhof von Jocketa.

In den vergangenen Monaten wurde in Medien und persönlichen Erinnerungen an die politische Wende sowie die Wiedervereinigung vor etwas mehr als 25 Jahren gedacht, die unter anderem mit den Ereignissen im Herbst 1989 in Ungarn, Prag und Warschau begann. Am 1. und 5. Oktober 1989 rollten Züge mit Botschaftsflüchtlingen aus Prag auf DR-Gleisen über Dresden und Reichenbach nach Hof.

Das Bw Reichenbach erbrachte bei den zwei Ausreisewellen alle Bespannungsleistungen der 14 „Flüchtlingszüge" mit Diesellokomotiven der Baureihe 132. Bisher noch nie gewürdigt wurde 132 478, welche den ersten Sonderzug von Reichenbach nach Hof bespannte und damit ein kleines Stück Geschichte schrieb.

Während sich heute Politiker darüber streiten, ob ein Wende-Denkmal in Berlin, Leipzig oder Plauen stehen sollte, böte sich mit 132 478 ein Denkmal sofort an. Leider ist bisher noch kein Verantwortlicher auf den Gedanken gekommen, diese geschichtsträchtige Lok museal als Symbol der Wiedervereinigung für die Nachwelt zu erhalten. Dem Verkehrsmuseum Nürnberg und privaten Eisenbahnvereinen sollte dieser Hinweis als Anstoß dienen.

Die ehemalige 132 478 (Baujahr 1977) ist noch immer auf dem Streckennetz der DB AG im Einsatz und gehört in modifizierter Bauform mit der Betriebsnummer 233 478 zur Güterzugsparte DB Schenker. Eingesetzt wird die Lok gegenwärtig vom Werk Seddin. In der Vergangenheit war sie wiederholt mit Güterzügen durch das Vogtland bis Zwickau in ihrer alten Heimat im Einsatz. □

Rainer Heinrich



Remotorisiert und aktuell in Seddin stationiert, ist 233 478 immer noch im Dienst.

BETRIEBSBUCHAUSZUG DER LOK 132 478-9

232 478-8 ab 01.01.1992, 233 478-7 seit 11.11.2002
Lokomotivfabrik Woroschilowgrad 0713/1976

Vertrag	89/61018
Probefahrt SU	15.01.77, 80 km, Zug 477 t, Korolewo – Batewo – Korolewo
Übergabe	31.01.77 Korolewo
Probefahrt DR	03.03.77 Dessau – Falkenberg u. z.
Endabnahme	10.03.77 Raw Dessau
Genehmigung der ID	18.03.77 Rbd Greifswald
Bw Neustrelitz	10.03.77 – 02.06.84
Bw Stralsund	03.06.84 – 30.09.84
Bw Halberstadt	01.10.84 – 27.05.88
Bw Reichenbach	28.05.88 – 21.05.93
Bw Görlitz	22.05.93 – 26.07.93
Bw Reichenbach	27.07.93 – 31.08.93
Bw Görlitz	01.09.93 – 10.12.93
Bw Oberhausen	11.12.93 – 11.11.02
Railion Deutschland	12.11.02 – 31.08.08
DB Schenker	seit 01.09.2008

ZWEI TRIX-LUDMILLAS ZU GEWINNEN

Anlässlich der Titelgeschichte verlosen wir je ein Modell in den Spurweiten H0 und N. Schreiben Sie das Stichwort „Ludmilla" auf eine Postkarte an MODELLEISENBAHNER, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, oder per E-Mail an ludmilla@modelleisenbahner.de. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Mitarbeiter der Verlagsgruppe Bahn sind von der Teilnahme ausgeschlossen.





Die Unfallstelle ist eingezwängt zwischen Mangfallkanal und Waldgebiet. Für die Helfer war es nicht leicht, den Unglücksort zu erreichen. Teilweise erfolgte die Versorgung mittels Schlauchbooten von THW und Wasserwacht.

WARUM?

Das Zugunglück bei Bad Aibling vom Faschingsdienstag, dem 9. Februar 2016, war nicht nur unfassbar tragisch, es wirft auch viele Fragen auf.

Dienstagmorgen im Herzen Oberbayerns. Faschingsdienstag. In zahlreichen Gemeinden der Region der wichtigste Tag im alljährlichen Narrentreiben. Schulkinder haben eine Woche Faschingsferien.

Um kurz nach sieben Uhr rauschen die ersten Eilmeldungen durch den Äther und durchs Internet: schweres Zugunglück bei Bad Aibling. Zwei Meridian-Triebzüge stießen frontal zusammen. Mehrere Tote und zahlreiche Verletzte. Ein Großaufgebot an Rettungskräften sei vor Ort. Im Minutentakt werden die Meldungen aktualisiert. Die Zahl der Toten steigt, die Anzahl der Verletzten und Schwerstverletzten erreicht erschreckende Ausmaße. Irgendwann tauchen erste Bilder auf, lassen erahnen, welch ungeheure Katastrophe sich dort ereignete. Das Fernsehen zeigt Bilder von an- und abfliegenden Helikoptern. Eine ganze Armada an Hubschraubern, auch aus dem nahen Österreich, ist im Einsatz.

Zu allem Unglück ist die Unfallstelle für die Rettungskräfte schwer zugänglich. Das THW und die Wasserwacht rücken mit Schlauchbooten an, um den Mangfallkanal zum Transport von Verletzten und Rettungsgerät zu nutzen.

Nachdem der erste Schock überwunden war, stellte sich nicht nur Medienvertretern die Frage: Was ist passiert? Genauso schnell schossen erste Gerüchte ins Kraut. Die offiziellen Stellen blockierten jedoch. Es gab anfangs keine Informationen zur Unglücksursache. Man wolle keine Spekulationen abgeben, so lange nicht die Black-Boxes der beiden Triebzüge sichergestellt und ausgewertet seien. Relativ schnell war klar, dass es auf eine von zwei Begründungen hinauslaufen würde: technisches oder menschliches Versagen entweder auf Seiten der Triebfahrzeugführer oder seitens des Fahrdienstleiters (Fdl) in





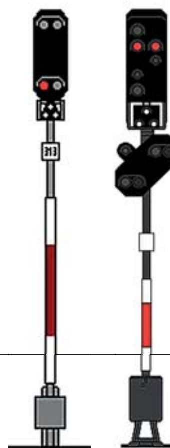
Bei der Rettung der schwerverletzten Unfallopfer musste teils auf Hubschrauber zurückgegriffen werden, um die Verletzten auszufliegen.

Bad Aibling. Höhere Gewalt oder ein Anschlag schieden aus.

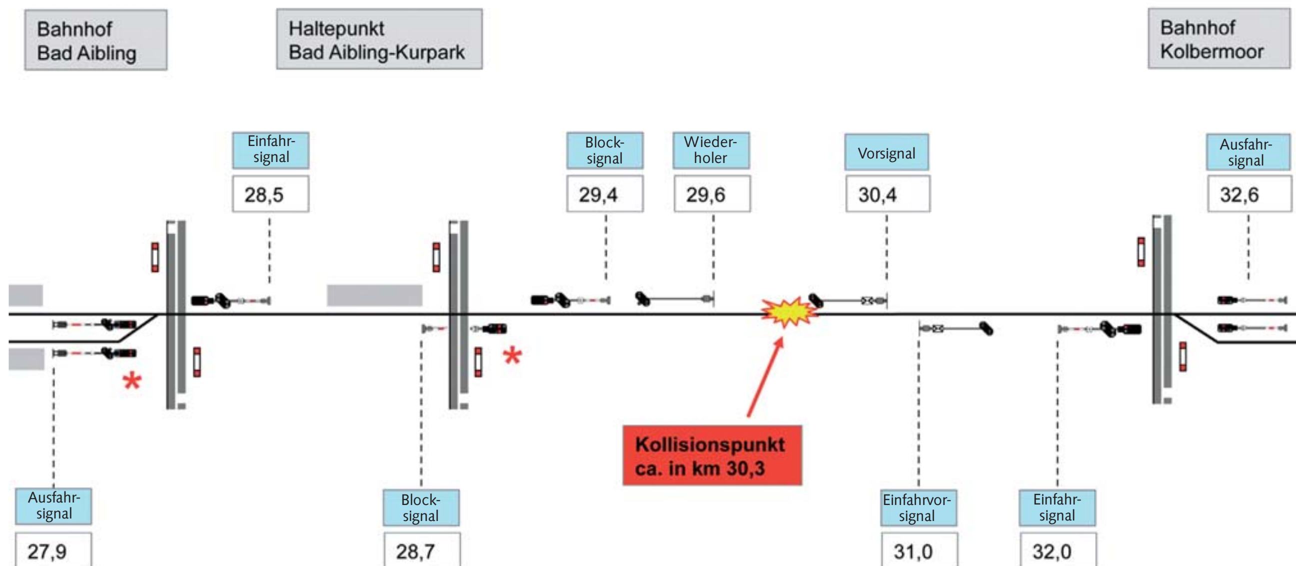
Die DB AG, verantwortlich für die Strecke, verkündete kurz nach dem Unfall, dass wenige Tage zuvor eine Überprüfung der Einrichtungen stattgefunden habe und keinerlei technische Mängel festgestellt worden seien.

In den Medien tauchte Skepsis gegenüber der Bayerischen Oberlandbahn auf, Betreiberin des Meridian. Ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen, dessen Mitarbeiter wenige Wochen zuvor für bessere Arbeitsbedingungen streikten. Wird bei den Privaten an der Sicherheit gespart? Ein Gerücht, das schnell verflog, nicht nur weil der Meridian über eine nahezu neuwertige Triebfahrzeugflotte verfügt, sondern auch weil sich langsam die Erkenntnis herauskristallisierte, dass wohl der Fdl in Bad Aibling eine fatale Fehlentscheidung getroffen hatte.

Der Meridian-Triebzug 79505 verläßt um 5.39 Uhr den Münchner Hauptbahnhof und sollte eine gute Stunde später in Rosenheim ankommen. 39 Minuten zuvor begann die Schicht des Fahrdienstleiters in Bad Aibling. Um 6.37 Uhr fährt Meridian 79506 in Rosenheim ab. Eine Minute später sollte der Zug aus Richtung Holzkirchen/München in Bad Aibling eintreffen. Er hat sich allerdings drei bis vier Minuten Verspätung eingefangen. Kreuzungshalt für die beiden Züge auf der eingleisigen Strecke ist Kolbermoor. Deshalb hat Meridian 79506, der pünktlich eintrifft, dort einen planmäßigen fünfminütigen Aufent-



Die beiden Signale, die der Triebfahrzeugführer des Meridian 79505 sah: links das Blocksignal Bad Aibling Kurpark mit Zs 1 und daneben das Ausfahrsignal Bad Aibling mit Vorsignal und Zs 1.



ZEICHNUNGEN: MEB

Zwischen Bad Aibling und Kolbermoor liegen nur 4,7 Kilometer. Ein Zug, der mit 100 km/h verkehrt, braucht dafür knapp drei Minuten. Zwei Züge, die sich mit je 100 km/h nähern, treffen bereits nach knapp anderthalb Minuten aufeinander. Es bleibt wenig Zeit zur Fehlerkorrektur.



11 Tote und zahlreiche lebensgefährlich Verletzte wurden aus den Trümmern der beiden Flirt-Triebzüge geborgen. Nach den Rettungsarbeiten begannen umgehend die Ermittlungen.

halt. Zug 79505 hat inzwischen Bad Aibling erreicht. Alles spricht für eine verlegte Zugkreuzung in Bad Aibling, damit der noch pünktlich verkehrende Zug aus Rosenheim keine unnötige Verspätung erhält. Offenbar um 6.45 Uhr verlässt der Flirt 79506 planmäßig Kolbermoor. Inzwischen ist der Zug aus Holzkirchen in Bad Aibling mit seinen drei bis vier Minuten Verspätung eingetroffen und steht am Halt zeigenden Ausfahrsignal in Bad Aibling. Was nun passierte, ist zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch größtenteils unklar. Fest steht nur, dass der in Bad Aibling wartende Meridian ein so genanntes Ersatzsignal erhielt. Das hat die mit der Un-

Warum erhält ein Zug das Ersatzsignal Zs 1?

tersuchung beauftragte Staatsanwaltschaft in Traunstein bei einer Pressekonferenz verlautbaren lassen. Drei weiße Lichter unterhalb des eigentlichen Signalschirms, auf dem zwei rote Lämpchen leuchteten. Was bedeutet dieses Ersatzsignal Zs 1? Im Signalbuch der DB AG steht: „Am Signal Hp 0 oder am gestörten Lichthauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeifahren.“ Der Name verrät den Zweck: Das Zs 1 ist Ersatz für einen schriftlichen Befehl. Für einen Triebfahrzeugführer bedeutet es schlicht: Fahren. Warum gibt es dieses Ersatzsignal? Es beschleunigt den Betrieb. In früheren Zeiten, als noch keine sicheren Funkverbindungen zwischen Fahrdienstleitern und Triebfahrzeugführern bestanden, musste der Lokführer im Falle eines außerplanmäßigen Haltes vor einem Signal zum Signalfernsprecher laufen und einen schriftlichen Befehl für die Erlaubnis zur Weiterfahrt trotz Hp 0 empfangen. Dieses umständliche Verfahren umgeht das Zs 1.

Warum aber gab der Fdl das Ersatzsignal? Das Ausfahrsignal konnte er offenbar nicht auf Hp 1 stellen, weil es von dem in Kolbermoor auf Grün stehenden Ausfahrsignal blockiert war. Das Zugsicherungssystem funktionierte. Er selbst muss es so geschaltet haben, denn er ist für beide Züge verantwortlich. In dem Moment, als er das Ausfahrsignal in Bad Aibling nicht auf Grün stellen kann, ist es ihm auch nicht möglich, eine Fahrstraße für diesen Zug zu stellen. Weichen kann er dennoch umlegen mit der Rangierstraßentaste auf seinem Stellpult und er muss einen Bahnübergang sichern, um das Ersatzsignal geben zu können. Der Fdl in Bad Aibling unternahm mehrere Schritte, die ihn hätten stutzig machen können oder müssen. Glaubte er, das Ausfahrsignal in Bad Aibling sei tatsächlich gestört? Hatte er den Zug in Kolbermoor vergessen? Denkbar ist, dass die Kreuzung schon häufiger nach Bad Aibling verlegt wurde, weil die Züge aus München im morgendlichen Berufsverkehr kurz vor der Ankunft in Rosenheim regelmäßig größere Verspätungen einfahren. Während der Rosenheimer Zug gerade erst abgefahren ist, befindet sich der Münchner Zug in Bad Aibling kurz vorm Ziel. Verlegte der Fdl, als der Münchner Zug nun doch mit nur drei Minuten Verspätung in Bad Aibling eintraf, die gedanklich schon nach Bad Aibling transferierte Zugkreuzung, doch wieder planmäßig nach Kolbermoor? Diese Fragen kann nur der laut Staatsanwaltschaft erfahrene Fdl beantworten.



Bad Aibling, der Ort an dem die verheerenden Fehlentscheidungen getroffen wurden. Die beschauliche Ruhe war dort für einige Tage heftig gestört.

Dass an diesem Tag offenbar alles aus dem Ruder lief und der Fdl die Situation nicht mehr im Griff hatte, beweist die Weiterfahrt am 800 Meter entfernten Haltepunkt Bad Aibling-Kurpark. Offenbar hat der Meridian aus München dort vor dem Blocksignal, das ebenfalls Rot zeigte, angehalten. Die Fahrstraße war blockiert und Zug 79505 erhielt dort anscheinend nochmals ein Zs 1. Anders ist die Weiterfahrt nicht erklärbar.

Eine fatale Fehlerkette nahm ihren Lauf

Zu diesem Zeitpunkt muss dem Fahrdienstleiter sein Fehler bewusst geworden sein. Das Zeitfenster, das ihm nun blieb, um die Katastrophe zu verhindern, war jedoch winzig. Die spurtstarken Flirtzüge erreichen geschwind die zugelassene Streckenhöchstgeschwindigkeit, und es handelte sich lediglich um eine Entfernung von knapp vier Kilometern.

Der Fahrdienstleiter habe noch zwei Notrufe abgegeben, teilte die Staatsanwaltschaft mit. Welcher Art, ist offiziell (noch) nicht bekannt. Aufgezeichnet sind sie bestimmt. Grundsätzlich hatte der Fdl die Möglichkeit, die beiden Züge anhand ihrer Zugnummern individuell anzurufen oder einen allgemeinen Notruf abzulassen, den alle Züge und Fahrdienstleiter in der entsprechenden Funkzelle erhalten hätten. Die Gerüchteküche brodelt: Der erste Notruf soll dem Triebzug aus Kolbermoor gegolten haben. Als ihm der Triebfahrzeugführer mitteilte, er sei schon losgefahren, habe der Fdl nur mehr aufgelegt und den allgemeinen Notruf abgelassen. Allerdings war es da schon zu spät.

Die Fahrdienstvorschrift der DB AG schreibt sogar den Wortlaut für so genannte Nothaltaufträge vor: „Wenn ein Nothaltauftrag fernmündlich gegeben wird, gelten folgende Wortlaute: Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten! Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten! Hier (Tätigkeit und Name des Meldenden)". Ob ein solcher Nothaltauftrag tatsächlich gegeben wurde, werden die Ermittlungen klären.

Der Fahrdienstleiter hat sich mehrfach über die Sicherheitseinrichtungen hinweggesetzt. Das entscheidende Fazit bleibt: Hätte er sich an seine Vorschriften gehalten, wäre dieser Unfall nicht passiert. Was ihn bewog, so zu handeln, wird der vermutlich wichtigste Bestandteil der Ermittlungen sein.

Tests auf Alkoholeinfluss beziehungsweise die Einnahme von Medikamenten oder Drogen seien eindeutig negativ ausgefallen, so die Ermittlungsbehörden. War der Fdl eventuell abgelenkt, telefonierte er gerade oder war es gar tödliche Routine, weil ein Vorgang, der schon häufig so oder ähnlich gehandhabt wurde, auf einmal anders verlief? Zumindest, so die Staatsanwälte, deute nichts auf Vorsatz hin, weshalb der Fahrdienstleiter auch nicht in Untersuchungshaft genommen wurde.

Bleibt die Frage, ob den beiden Triebfahrzeugführern nicht auch etwas hätte auffallen können. Dem Lokführer des Meridian aus Kolbermoor sicherlich nicht. Er sah dort ein Hp 1 zeigendes Signal und fuhr auf die Strecke, wohl in der Vermutung, dass die Zugkreuzung in Bad Aibling stattfinden würde. Eher noch hätte sich der Triebfahrzeugführer in Bad Aibling, der mit dem Ersatzsignal ausfuhr, wundern können. Aber das Zs 1 ist eben ein Fahrbefehl. Warum hätte er zweifeln sollen? Das Ausfahrsignal in Bad Aibling konnte ja wirklich gestört sein und die Zugkreuzung fand für ihn weiterhin planmäßig in Kolbermoor statt. Dass ihm in Bad Aibling kein Zug begegnete, war der geplante Zustand.

Vielleicht wäre es hilfreich gewesen, hätten die drei Beteiligten per Funk miteinander gesprochen. Der Kolbermoorer Meridian hätte nachfragen können, ob die Kreuzung nun in Bad Aibling stattfinden solle, ebenso der Münchner Meridian in Bad Aibling-Kurpark, ob wirklich zwei Signale hintereinander gestört sein können. Eventuell wäre dem Fahrdienstleiter sein Fehler dann früher bewusst geworden?



Seine Betroffenheit war spürbar. Bayerns Ministerpräsident Horst Seehofer besuchte umgehend die Unglücksstelle.



Bahnchef Dr. Rüdiger Grube kam ebenfalls nach Bad Aibling. Der Unfall fand schließlich auf dem Netz der DB AG statt.

Die Angehörigen der Verstorbenen, die Verletzten und die Öffentlichkeit warten ungeduldig auf die Untersuchungsergebnisse. Die Zugsicherungssysteme der Bahn stehen in der Diskussion, eingleisige Strecken werden infrage gestellt. Wurde bei den Fahrdienstleitern in den vergangenen Jahren zu sehr am Personal gespart? Und nicht zuletzt bleibt die Frage, ob es in unseren modernen Zeiten mit all ihren Ortungstechniken nicht noch ausgereiftere Zugsicherungssysteme geben sollte. □ *Stefan Alkofer*



FOTOS: PICTURE ALLIANCE/DPA

Oberstaatsanwalt Jürgen Branz (l.) und der leitende Oberstaatsanwalt Wolfgang Giese (m.) bei der Pressekonferenz, auf der sie der Öffentlichkeit die ersten Ermittlungsergebnisse mitteilten.

Die Dampflokfreunde Salzwedel e.V., die vor vier Jahren ins ehemalige Bw Wittenberge umzogen und dort den „Historischen Lokschuppen" betreiben, erhalten eine neue Drehscheibe.

Umgesetzt

Nach der Ankunft in Wittenberge lädt der Mobilkran zunächst die Drehscheibenbude ab.



Dass es sich hier um eine brauchbare, gar ordentlich erhaltene Drehscheibe handelt, erkennt nur der Experte.

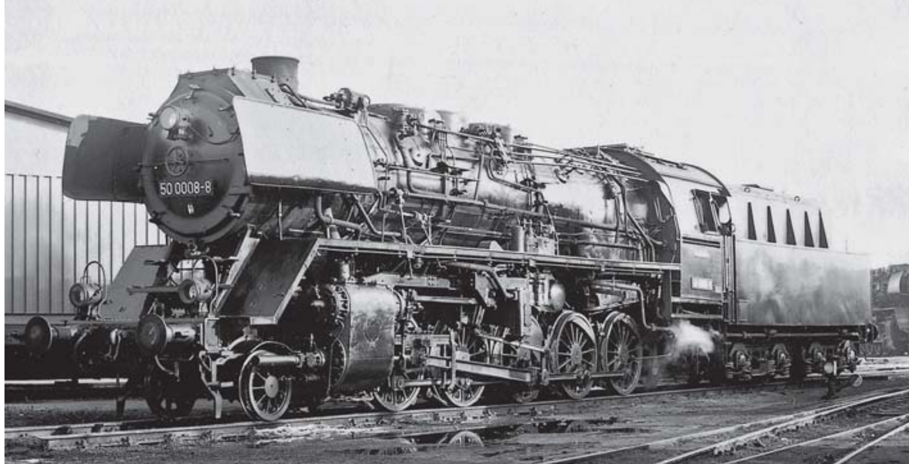
Zwei Tieflader mit einer ungewöhnlichen Fracht rollten am 13. Januar 2016 durch die Straßen von Wittenberge. Der „Historische Lokschuppen" hat eine 20-Meter-Drehscheibe erworben, die nun in ihrer neuen Heimat eingetroffen ist.

„Noch ein Stück nach links! Absenken! Passt!" Das letzte der beiden 13 Tonnen schweren Stahlsegmente der Drehscheibe ist auf einen Flachwagen entladen worden. Björn Strehle und Bernd Wilke vom „Historischen Lokschuppen Wittenberge" lösen die Seile, Haken und Schäkel, damit der Kranfahrer seinen Ausleger wieder einholen kann. Es ist endlich geschafft – die

zweite Drehscheibe ist im größten Eisenbahnmuseum des Landes Brandenburg angekommen. Aufmerksam verfolgt Dennis Kathke, der zweite Vereinsvorsitzende, das Geschehen. Als Anschlussbahnleiter ist er für die geplante Aufarbeitung und den Wiedereinbau der Drehscheibe auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks (Bw) Wittenberge verantwortlich. Das Bw Wittenberge gehörte einst zu den zehn größten Dienststellen der Deutschen Reichsbahn (DR). Im Herbst 1846 weihte die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft (BHE) in der Elbestadt den ersten Rechteckschuppen ein. 1915 hatte das Bw Wittenberge schließlich seine größte Ausdehnung erreicht. Mit rund 550 Bediensteten war es nun die zweitgrößte Dienststelle der Direktion Altona, zu deren Bereich das Bahnbetriebswerk bis 1945 gehörte.

Nach dem Zweiten Weltkrieg gewann die Dienststelle vor allem durch die Interzonenzüge zwischen Westberlin und Hamburg erheblich an Bedeutung. Für die betreffenden Dienste standen dem Bw Wittenberge ab 1965 die ölgefeuerten Dampfloks der Baureihe 01.5 zur Verfügung. Gemeinsam mit den Maschinen der Baureihen 44-Öl, 50-Öl und 50.40 bildeten die imposanten Schnellzugloks über Jahre das Rückgrat in der Zugförderung. Mitte der 1970er-Jahre waren rund 150 Triebfahrzeuge in der Elbestadt stationiert. Dort büßte die Dampftraktion mit dem Eintreffen der Dieselloks der Baureihen 110 (1971) und 132 (1974) erheblich an Bedeutung ein. Mit der Ölkrise in der DDR musste das Bw Wittenberge Ende 1981 seine letzten Exemplare der Baureihen 44-Öl und 50-Öl abstellen. Ab September 1987 bereicherten E-Loks der Baureihe 243 den Fahrzeugpark.

Mit dem Zusammenbruch des Personen- und Güterverkehrs auf den Strecken der DR verlor das Bw Wittenberge ab 1990 schnell an Bedeutung. Das Werk wurde Ende 1996 geschlossen. Die letzten Triebfahrzeuge zog die Deutsche Bahn AG (DB AG) am 28. Februar 1997 ab, bevor sie den Betriebshof zum Jahresende 1997 schloss. Dieser Niedergang betraf auch die baulichen Anlagen. Bereits 1995 hatte die DB AG die Rotunde weitestgehend abgerissen und die zweite Drehscheibe verschrottet. Nach der Räumung des Geländes war dieses dem Verfall preisgegeben.



Der „Historische Lokschuppen" in Wittenberge befindet sich am richtigen Ort. Die Elbestadt hat reichlich Eisenbahntradition, hier waren unter anderem die ölgefeuerten DR-50 beheimatet.

Doch nach jahrelangem Dornröschenschlaf geschah ein Wunder: Dampfloks zogen wieder in den Ringlokschuppen ein. Die Stadt Wittenberge hatte das Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerkes erworben und den Ringlokschuppen mit Geldern aus dem „Europäischen Fonds für regionale Entwicklung", des Landes Brandenburg und des Bundes sowie mit Eigenmitteln ab August 2011 aufwendig sanieren und zu einem Bahnmuseum umbauen lassen. Der „Historische Lokschuppen Wittenberge" wurde am 26. Oktober 2012 eröffnet.

In Wittenberge entsteht ein neues Eisenbahnmuseum

Seither gelang es den Eisenbahnfreunden, die Sammlung durch zahlreiche weitere Fahrzeuge zu erweitern. „Doch jetzt haben wir in dem für die Ausstellung genutzten Ringlokschuppen keinen Platz mehr. Daher entstand die fixe Idee, die alte Rotunde zumindest teilweise wiederaufzubauen", erläutert Dennis Kathke die Ausgangslage. Die Voraussetzungen für dieses Vorhaben sind gar nicht so schlecht, wie es auf den ersten Blick erscheint. Teile der Rotunde und die alte Drehscheiben-Grube sind noch vorhanden.

Um das ehrgeizige Vorhaben wirklich umsetzen zu können, mussten die Eisenbahnfreunde zunächst eine brauchbare 20-Meter-Drehscheibe finden. Im Sommer 2014 rückte die Drehscheibe in Parchim in das Blickfeld der Vereinsmitglieder. Die technischen Parameter der 1935 von der Rheiner Maschinenfabrik Windhoff AG gebauten Scheibe waren ideal und der Zustand des Bauwerks erwies sich als ausgesprochen gut. Auch die Verantwortlichen bei der zuständigen Niederlassung der Bahn-Tochter DB Immobilien standen dem Ansinnen des „Historischen Lokschuppens" aufgeschlossen gegenüber.



Der Ausbau und das Verladen der Parchimer Drehscheibe gingen erheblich schneller vonstatten als geplant. Angesichts des Schmuddelwetters hatten sich alle Beteiligten beeilt.



Ankunft in Wittenberge. Auf dem Sattelschlepper liegen ein Teil der Drehscheibenbühne sowie der Antrieb und warten darauf, entladen zu werden.

Nachdem die DB AG bereit war, die Drehscheibe zu einem symbolischen Preis an den Verein abzugeben, begannen die Verhandlungen über einen entsprechenden Kaufvertrag.

Doch wie die Drehscheibe in Parchim ausbauen und zu ihrem neuen Bestimmungsort transportieren? Der Umzug des Eisenbahnmuseums im Jahr 2012 war den Vereinsmitgliedern noch in bester Erinnerung. Dampf- und Dieselloks, Personen- und Güterwagen, Draisinen, Tische, Stühle, Spinde, Werkzeugschränke, Drehbank, Schmiede und Gießerei – einfach alles, was zu einem Dampflok-Bw gehört, hatten sie in zahllosen Stunden auf der Schiene und der Straße von Salzwedel nach Wittenberge gebracht. Eine Drehscheibe gehörte damals aber nicht dazu. Das war jetzt eine neue Herausforderung. „Für uns war schnell klar, dass das nur mit einem professionellen Partner geht“, umreißt Dennis Kathke die Situation.

Dieser war mit der in Salzwedel ansässigen Firma „Bauservice Altmark“ schnell gefunden. Deren Chef, Steffen Coßbau, hatte die Eisenbahnfreunde bereits im Herbst 2012 bei ihrem Umzug unterstützt. Mit seinen Tiefladern und seiner Kran-Technik wurden damals die Kleinloks nach Wittenberge gebracht. Doch bevor die Demontage der Drehscheibe beginnen konnte, waren noch zahlreiche Vorarbeiten notwendig. Dazu gehörte vor allem ein Mietvertrag mit DB Immobilien. Der Verein musste, um in Parchim arbeiten zu können, für einige Tage das Gelände der ehemaligen Einsatzstelle von der DB-Tochter anmieten. Am 8. Januar 2016 trafen schließlich die Mitarbeiter der „Bauservice Altmark“ in Parchim ein. Zunächst wurde die notwendige Technik entladen, bevor dann am Morgen des 11. Januar 2016 bei feuchtkaltem Winterwetter der Abbau der Drehscheibe begann. Das geschäftige Treiben

Der Abbau der Drehscheibe lief wie geschmiert

vor dem Lokschuppen in Parchim wurde von zahlreichen Reisenden vom Bahnsteig aus beobachtet. Einzelne Arbeiten übernahmen Vereinsmitglieder, die beispielsweise den elektrischen Teil des Königstuhls mit Schleifringen und Stromabnehmern sowie die Signallaterne bargen. Ursprünglich sollten die Arbeiten in Parchim etwa eine Woche dauern. Doch dank der perfekten Planung und des Engagements der Bauleute konnten nach nicht einmal 48 Stunden die beiden Hauptträger, der Königstuhl, der komplette Antrieb und das Wärterhäuschen verladen und mit zwei Sattelschleppern abtransportiert werden.

Am frühen Nachmittag des 13. Januar 2016 traf der Konvoi schließlich in Wittenberge ein. Nach etwa zwei Stunden hatte Peter Pries mit seinem 50-Tonnen-Kran den letzten Hauptträger umgesetzt. Rund 8000 Euro hat der Verein für die Demontage und die Überführung der Drehscheibe bezahlt.

Doch bevor wieder eine Dampflok auf die 20-Meter-Scheibe fahren kann, wird noch einige Zeit vergehen. Neben der eigentlichen Instandsetzung sind vor allem zahlreiche Vorarbeiten notwendig. „Für die erforderlichen eisenbahn- und bautechnischen Genehmigungen müssen wir beispielsweise auch Berechnungen zur Statik der Drehscheibe vorlegen“, skizziert Dennis Kathke als Anschlussbahnleiter des Museums das Prozedere. Außerdem muss die Scheibengrube saniert, der Königstuhl gegründet und die Laufschiene verlegt werden. Kathke schätzt die Situation realistisch ein: „Das wird alles seine Zeit dauern“. Doch die Leute vom „Historischen Lokschuppen“ haben Geduld und Erfahrungen mit Vorhaben, die auf den ersten Blick hoffnungslos erscheinen. Vor gut fünf Jahren war der Ringlokschuppen nur noch eine Ruine. Heute ist er ein schmuckes Eisenbahnmuseum, das am 30. April und 1. Mai 2016 zum ersten Dampflokfest der neuen Saison einlädt. □ *Dirk Endisch/al*



Das Herz der Drehscheibe ist der so genannte Königsstuhl. Das Parchimer Modell hat zwar ein wenig Rost angesetzt, aber der ist nicht der Rede wert.

FOTOS: DIRK ENDISCH

Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com

02763 Zittau
Theile & Wagner
GmbH & Co.
Reichenberger Str. 11
Tel.: 0 35 83 / 50 09 70

21614 Buxtehude
Spiel + Sport Grob
Bahnhofstr. 54–56
Tel.: 0 41 61 / 28 60

22043 Hamburg
Dluzak GmbH
Rodigallee 303
Tel.: 040 / 6 53 22 44

24534 Neumünster
Hobby & Co. Freizeit-,
Spiel- & Bastelwelt
Großflecken 34
Tel.: 0 43 21 / 41 87 16

25348 Glückstadt
Meiners
Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstr. 13
Tel.: 0 41 24 / 93 70 33

28307 Bremen
Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Thalenhorststr. 15d
Tel.: 0 52 31 / 9 80 71 23

28865 Lilienthal
Spielzeug HAAR
Anke Haar
Hauptstr. 96
Tel.: 0 42 98 / 9 16 50

32760 Detmold
Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Gildestr., Ecke Marie-Curie-Str.
Tel.: 0 52 31 / 9 80 71 23

33332 Gütersloh
Modellbahnladen
Fortenbacher
Kampstr. 23
Tel.: 0 52 41 / 2 63 30

34466 Wolfhagen
Spielwaren Pelz
Inh. Ernst Pötter
Mittelstr. 10+13
Tel.: 0 56 92 / 23 61

42289 Wuppertal
Modellbahn Apitz GmbH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 62 64 57

48145 Münster
WIEMO
Modellbahntreff Münster
Warendorfer Str. 21
Tel.: 0251 / 13 57 67

53721 Siegburg
Spiel und Freizeit
Wasser
Markt 6
Tel.: 0 22 41 / 6 66 53

54290 Trier
Spielzeugparadies
Gerd Klein GmbH
Nagelstr. 28–29
Tel.: 0651 / 4 88 11

59909 Bestwig
Henke Spielzeugland
Wilhelm Henke
Bundesstr. 132–133
Tel.: 0 29 04 / 12 92

60385 Frankfurt
Meder Spielwaren
Meder oHG
Berger Str. 198
Tel.: 069 / 45 98 32

61231 Bad Nauheim
Spielwaren-Souvenir-
Eisenbahnhaus Feigenspan
Parkstr. 14
Tel.: 0 60 32 / 28 74

63450 Hanau
Spiel + Freizeit Brachmann
Heinrich Brachmann GmbH
Rosenstr. 9–11
Tel.: 0 61 81 / 92 35 20

63920 Großheubach
Spielwaren Hegmann
Berta Hegmann e.Kfr.
Industriestr. 1
Tel.: 0 93 71 / 6 50 80 13

67146 Deidesheim
moba-tech
it-works Systemtechnik GmbH
Bahnhofstr. 3
Tel.: 0 63 26 / 7 01 31 71

71032 Böblingen
Eisenbahn & Modellbau
Köngeter
Poststr. 44
Tel.: 0 70 31 / 22 56 77

71638 Ludwigsburg
Spiel + Freizeit
Zinthäfner
Solitudestr. 40
Tel.: 0 71 41 / 92 56 11

72250 Freudenstadt
Spiel + Freizeit Wagner
Inh. K. J. Bühler e.K.
Martin-Luther-Str. 7
Tel.: 0 74 41 / 76 09

73033 Göppingen
Spiel + Freizeit
Korb-Rau
Poststr. 50
Tel.: 0 71 61 / 7 25 77

73108 Gammelshausen
Das Lokmuseum
Inh. Michael Merz
Hauptstr. 23
Tel.: 0 71 64 / 91 93 64

73728 Esslingen
HEIGES Spielwaren
GmbH & Co. KG
Fischbrunnenstr. 3
Tel.: 0711 / 3 96 94 60

74613 Öhringen
Spielwaren Bauer
Inh. Karlheinz Bauer e.K.
Marktstr. 7
Tel.: 0 79 41 / 9 49 50

74821 Mosbach
Schreib- + Spielwaren
Dunz GmbH & Co. KG
Kesslergasse 5
Tel.: 0 62 61 / 9 21 20

76275 Ettlingen
Spielkiste Brenner
Inh. Matthias Brenner
Kirchenplatz 2
Tel.: 0 72 43 / 1 67 06

78247 Hilzingen
Spielwaren Reimann GmbH
Untere Gießwiesen 15
Tel.: 0 77 31 / 9 89 90

81925 München
Die Spielzeugkiste
Inh. Michael Golombeck
Rosenkavaliersplatz
Tel.: 089 / 9 10 12 43

83395 Freilassing
Seigert Spiel + Freizeit
Handels GmbH
Sägewerkstr. 18
Tel.: 0 86 54 / 47 90 91

85221 Dachau
Spielwaren Schmidt
Inh. Karin Märkl e.K.
Münchner Str. 33
Tel.: 0 81 31 / 8 29 87

86199 Augsburg
Augsburger Lokschuppen
GmbH
Gögginger Str. 110
Tel.: 0821 / 57 10 30

86368 Gersthofen
Spiel + Freizeit Gersthofen
Handels-GmbH & Co. KG
Hery-Park 2000
Tel.: 0821 / 2 49 21-20 00

86633 Neuburg
Spielwaren Habermeyer
Habermeyer Karl
Färberstr. 90–92
Tel.: 0 84 31 / 86 43

86720 Nördlingen
Spielwaren Möhnle
Schrannenstr. 7
Tel.: 0 90 81 / 42 28

87616 Marktoberdorf
Härtle Spiel & Freizeit
Inh. Matthias Franz e.K.
Kaubeurenerstr. 1
Tel.: 0 83 42 / 42 09 90

90587 Siegelsdorf
Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Str. 27a
Tel.: 0911 / 75 31 75

91522 Ansbach
Spiel + Freizeit
Fechter GmbH
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8
Tel.: 0981 / 96 96 90

93133 Burglengenfeld
Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Str. 4
Tel.: 0 94 71 / 70 12 11

Europa

AT-1010 Wien
Karl Hilpert KG
Schulerstr. 1–3
Tel.: 00 43 / 15 12 33 69

AT-6020 Innsbruck
Spielwaren Heiss
Manfred Gress e.U.
Museumsstr. 6
Tel.: 00 43 / 5 12 58 50 56

FL-9490 Vaduz
Mikado
Hobby, Spiel + Freizeit
Städtle 19
Tel.: 00 42 / 32 32 79 94

NL-1171 DB Badhoevedorp
Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53
Tel.: 00 31 / 2 06 59 94 94

NL-8261 HM Kampen
Trein en Zo
Geerstraat 12
Tel.: 00 31 / 3 83 31 61 38

BE-3053 Oud-Heverlee
Het Spoor
Kerselaers Henri
Parkstraat 90
Tel.: 00 32 / 16 40 70 42



FOTO: CHRISTIAN EILERS

Am 5. September 1975 rückt ein Hilfszug aus – ein seltener Anblick, aber nicht weil der Lokzustand von 044 326 äußerst ansehnlich war (durchaus keine Selbstverständlichkeit, eher die Ausnahme bei den DB-Dampfloks Mitte der 70er-Jahre). Nein, das Bw Ottbergen verfügte über keine andere Baureihe, um Züge zu bespannen.

Ottbergen: Fast 40 Jahre lang beheimatete das Eisenbahnerdorf im Weserbergland bis zu 40 Lokomotiven der Baureihe 44. Vor vier Jahrzehnten war Schluss. Seitdem ging es bergab.

Jumbo-Heimat

Aufstieg, Blüte und Niedergang. Diese unumstößliche Entwicklung dürfte uns vertraut sein, in unserem leidenschaftlichen Interesse an der Eisenbahn, das sich auf das im Verschwinden Begriffene fokussiert. Wir tauchen ab in eine Zeit, als die Bahn noch als Ganzes begriffen wurde und in der Gesellschaft verankert war, ganz gleich, ob in West oder Ost. Jeder hegt und pflegt dabei seine eigenen, individuellen Lieblingsorte, die Erinnerung daran lässt heute noch den Alltag vergessen. Für das Kollektiv einer ganzen Generation westdeutscher oder gar westeuropäischer Dampflokfreunde ist Ottbergen einer dieser Sehnsuchtsorte.

Was es mit Ottbergen auf sich hatte, schildern zwei Autoren – der eine ebendort Heizer gewesen, der andere nachgeboren – im zwölfseitigen Titelbeitrag der neuen BAHN*Epoche* (siehe Kasten). An dieser Stelle mag eine Interesse weckende Annäherung an den kleinen Ort mit rund 2000 Einwohnern im Weserbergland und dessen Bedeutung weit darüber hinaus genügen. Die Rede ist von einem Bahnbetriebswerk, dessen Hauptaufgabe von Anbeginn die Bespannung des schweren durchgehenden Güterzugdienstes war. Insofern mag Ottbergen als einst wichtiger und heute darniederliegender Eisenbahnort in einem Atemzug genannt werden mit Güsten oder Falkenberg.

Was diesen Orten gemein war? Sowohl den dienstlichen Schwerpunkt im Güterverkehr gesetzt zu haben als auch ein Be-



FOTO: KARL-HEINZ BEBENSEE/SAMMLUNG EISENBAHN ARCHIV BRAUNSCHWEIG

Ottberger 44 kamen regelmäßig nach Braunschweig. Im Sommer 1967 macht sich dort 44 1201 mit neuen Transfesa-Wagen (vermutlich von Linke-Hofmann-Salzgitter) auf den Weg nach Westen.



FOTOS (2): UDO PAULITZ

Letztes Ausrücken: Bevor es an den Dg 53840 geht, stellt sich das Lokpersonal vor 044 669 den zahlreich Abschied nehmenden Fotografen.

heimatungsort weitab vom großstädtischen Geschehen gewesen zu sein. Doch Ottbergen unterscheidet sich in zwei Aspekten. Es liegt grob geschätzt zwischen Hannover und Kassel – ohne direkt mit beiden verbunden zu sein. Es verfügt also über kein Eisenbahnkreuz, sondern lediglich über eine Gabelung. Dort verzweigt die Gütermagistrale vom Ruhrgebiet über Soest und Altenbeken in einen nördlichen Streckenzweig Richtung Holzminden und Kreiensen weiter am Nordharz entlang (bis 1945 nach Halberstadt) sowie einen südlichen Schienenstrang Richtung Northeim und Südharz (bis 1945 weiter nach Nordhausen/Halle/Oberschlesien). Lage und Bedeutung waren 1937 Grund genug für die Strategen der Deutschen Reichsbahn, das erste Baulos der in Serie gelieferten Baureihe 44 in Ottbergen zu beheimaten. Damit sei der zweite Aspekt angesprochen.

Zunächst verdrängten die neuen, schweren Dreizylinder-Lokomotiven ihre

Auf 50 Einwohner kam eine 44

schwächeren Vorgängerinnen der Baureihe 58 (pr. G 12). Unterdessen wurde der Bestand der 44 nach und nach aufgestockt, bis er sich bei rund 30 Exemplaren einpendelte. Nach Beseitigung der Kriegsschäden (meist gesprengte Brücken) und der im Zuge der deutschen Teilung neu orientierten Verkehrsströme verlor Ottbergen keineswegs an Bedeutung.

Vielmehr entwickelte sich eine Art Monokultur, auch wenn gelegentlich Loks der Baureihe 50 ein Gastspiel für leichtere Güterzüge oder auf steigungsarmen Abschnitten gaben. Da Ottbergen auch Zugbildungsbahnhof war, erledigten zunächst Maschinen der Baureihe 91 örtliche Rangieraufgaben, später ersetzt durch die 94.

Die Verdieselung der Rangiertraktion sah V 36 und Köf III vor, allerdings vom benachbarten Bw Holzminden. Beheimatungsschilder des Bw Ottbergen trug Anfang der 70er-Jahre allein die Baureihe 044. Zu dieser Zeit erstreckte sich ihr Einzugsgebiet wie ein in West-Ost-Richtung langgestrecktes X von Esch (zwischen Rheine und Osnabrück) bis Ellrich (DR-Grenzbahnhof) und von Hamm bis Helmstedt (DB-Grenzbahnhof). Dort stampften, grummelten und röhrten die „Jumbos“ und zogen zahlreiche Bewunderer an. Vor fast 40 Jahren, am 29. Mai 1976, war Schluss – Ottbergens Stern verblasste. ☐ *Robin Garn*



Lange, bunt gemischte Frachtzüge unentwegt über nicht elektrifizierte Mittelgebirgsstrecken zu schleppen, das war die Daseinsberechtigung der Baureihe 44. Und diese Kombination aus Zugpferd und Gütertransport auf der Bahn geistert für immer in den Köpfen derer umher, die es erlebt haben. 044 389 mit Zug 63242 am 24. Mai 1976 bei Bodenfelde.

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE“,
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

✉ Kleinod aus Tschechien

Betrifft: „Brot für Europa“, Heft 3/2016

Das MEB-Heft 3/16 ist wieder sehr interessant. Hauptsächlich auch die Informationen zur Spielwaren-Messe 2016. Da ich Eisenbahner bin und auch begeisterter TT-Modellbahner, interessieren mich auch immer wieder Wagen-Berichte wie nun im MEB-Heft 3/16 der Bericht „Brot für Europa“ über die geschlossenen Uagps/Uagpps-Schüttgutwagen für Getreide. Ganz am Ende seines Berichtes schreibt der Autor, dass es solche Wagen nicht in der Nenngröße TT gäbe. Ich muss dem widersprechen. Es ist zwar richtig, dass kein TT-Großserienhersteller diese Wagen im Programm hat, aber ein tschechischer TT-Kleinserienhersteller (KSH) hat(te) solche Wagen im Angebot und ich besitze mehrere in grauer und blauer Ausführung in meiner TT-Sammlung. Leider weiss ich nicht den Namen dieses Tschechischen TT-KSH, da ich die Waggons bei einem TT-Treffen an einem Verkaufsstand erwarb.

Jens-Harald Kolberg, E-Mai



FOTO: KOLBERG

✉ Eile geboten

Betrifft: „Messe-Bericht“, Heft 3/2016

Der Hersteller Norev hatte und hat für den Modellbahner recht interessante Auto-Modelle im Programm. Leider erfuhr ich erst spät von diesem Hersteller. Wenn Modelle als Neuheit angekündigt werden, empfiehlt es sich, sofort zu bestellen, da die Modelle nach meiner Erfahrung nur kurzfristig lieferbar sind. Jedenfalls ist das Preis-Leistungsverhältnis bei diesem Anbieter sehr günstig.

Siegfried Kieselbach, E-Mail

✉ Zurückgezogen?

Betrifft: „Modellbahn Aktuell“, Heft 3/2016

Die immer noch aktiven Trix-Express-Modellbahner wundern sich über eine vermutliche Unkenntnis beim Marktführer: Die E 44 hat eklatante Konstruktionsfehler. Beim Testlauf müssen die Techniker jedenfalls vergessen haben, eine zweite Lok aufs Gegengleis zu stellen, die ihren Strom über den anderen, den zweiten Plus-Leiter bekommt (was ja mal der unschlagbare Vorteil des Express-Gleises war). Sonst hätten sie festgestellt, dass die E 44 über ihre dicken Spurkränze, die in einigen Fahr-Situationen das Gehäuse kurzfristig berühren können, einen Stromschluss zum zweiten Gleis herstellt und sich deshalb die Lok auf dem Gegengleis wundersamerweise für kurze Zeit in Bewegung setzt. Märklin soll angeblich die gesamte Produktion zurückgezogen haben. Der Proficlub gibt, wie meist bei Fachfragen, keine Antwort.

Jörg Birgoleit, E-Mail

✉ Piko und die Preise

Betrifft: „Wachstum und Gewinn“, Heft 3/2015

Schön, wenn man auf ein Umsatzplus und einen „kleinen“ Gewinn zurückblicken kann, es geht uns gut! Beim Durchblättern des neuen Piko-Katalogs bekam ich aber doch etwas dicke Backen. Die BR 03 (50112) kostet jetzt statt 249,99 stolze 280,99 (zwölf Prozent mehr). Der Desiro (52038) wurde auch zwölf Prozent teurer. Den Vogel schoss der SKW-Selbstentladewagen (54640) mit 18 Prozent ab. Schön, dass die Start-Sets verschont blieben. Es ist dem Modellbahner egal, ob der Euro gegenüber der chinesischen Währung schwach ist. Es war doch wohl mal der Gedanke einer günstigeren Produktion in Fernost, oder? Vielleicht könnte man sich ja mal wieder mit einer einheimischen Produktion anfreunden. Eine kundenfreundliche Preisgestaltung ist das jedenfalls nicht.

Ricardo Hoffmann, E-Mail

✉ Kuckuckskind

Betrifft: „Spielwarenmesse 2016“, Heft 3/2016

Soeben habe ich die Messeneuheiten 2016 durchgeblättert und auf Seite 55 die BR 85 von Weinert im Roco-Messebericht entdeckt. Ein Modell in so spitzenmäßiger Ausführung dürfte wohl für Roco unerreichbar sein. Ich bitte hiermit um Klarstellung.

Klaus Bauer, E-Mail

Anmerkung der Redaktion: Der Leser hat recht. Das abgebildete Modell stammt aus dem Hause Weinert und sollte lediglich der Illustration dienen.

✉ Fortsetzung

Betrifft: „Klartext“, Heft 3/2016

Mir hat das Gespräch mit dem Staatsminister Joachim Herrmann gefallen. Die Rubrik „Klartext“ sollte weitergeführt werden! Ich wünsche mir, dass Sie ein Gespräch mit dem Sächsischen Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Martin Dulig, führen. In Sachsen sollen fast alle Nebenstrecken, auch bestens sanierte mit ortsnahen Haltepunkten, stillgelegt werden. Gelder für den Nahverkehr werden zweckentfremdet und es gibt fünf Verkehrsverbünde in dem kleinen Land. Auf seine Antworten wäre bestimmt nicht nur ich gespannt.

Klaus Kröher, 01774 Klingenberg

✉ Über-Setzung

Betrifft: „Bahnpost“, Heft 3/2016

Der Leser Klaus Bauer hat das Wort „trajektieren“ nicht gefunden, weil es nicht korrekt abgeleitet ist. Das „Trajekt“ ist vom lateinischen *traiectus = Überfahrt* abgeleitet (ähnlich wie Projekt oder Objekt); dieses wiederum stammt vom Verb *traicere = hinüberfahren* ab und müsste im Deutschen mit trajizieren (ähnlich wie injizieren) wiedergegeben werden

Harald Bettenrock, 49082 Osnabrück-Sutthausen

Die letzte Fahrt



Benjamin Monferat: Welt in Flammen. Rowohlt-Taschenbuch-Verlag, Hamburg 2015. ISBN: 978-3499268434, 800 Seiten; Preis: 12,99 Euro

Die Wehrmacht steht bereits kurz vor Paris, als der Simplon-Orient-Express im Mai 1940 zu seiner letzten Fahrt aufbricht. Mit an Bord ist eine illustre Gesellschaft, die vor den anrückenden Deutschen flieht, darunter ein Nachkomme des letzten russischen Zarengeschlechts mit seiner Familie, der abgesetzte Monarch eines fiktiven Königreichs in den Karpaten, ein ehemaliger US-Filmstar, ein amerikanisches Millionärspärchen in den Flitterwochen und eine Handvoll dubiose Gestalten aus dem Agentenmilieu. Eine bunte Mischung, welche die Fahrt von Paris nach Istanbul nicht langweilig werden lässt, zumal auch noch ein ganz besonderer Waggon im Zug eingestellt ist: Jener Wagen, in dem im Wald von Compiègne der Waffenstillstandsvertrag des Ersten Weltkriegs unterzeichnet wurde. Er besitzt für Frankreich hohen symbolischen Wert und darf deshalb den Deutschen auf keinen Fall in die Hände fallen. Montferat entwickelt aus dieser Ausgangslage eine spannende Romanhandlung, die auch auf beeindruckenden 800 Seiten nur selten ins Stocken gerät. Sehr gut recherchiert sind die Beschreibungen des Zuges. Dem Autor gelingt es famos, den Leser für diese letzte Fahrt mit an Bord zu nehmen. *al*

***Fazit:* Kurzweilige Eisenbahn-Literatur**

Bahnknoten in Deutschlands Mitte

Eugen Rudolph: Die Eisenbahn in Warburg. DGEG-Medien, Hövelhof 2015. ISBN 978-3-937189-90-1, 144 Seiten, zirka 160 Abbildungen, davon 38 in Farbe, viele Lagepläne und Kursbuchauszüge; Preis: 26,80 Euro



In der Gründungsphase des deutschen Bahnnetzes ergab das Zusammentreffen zweier wichtiger Strecken zwangsläufig einen großen Bahnhof: zahllose Gleise, ein großes Bw und Hunderte von Bahnbediensteten. Auch heute wird Warburg (Westf) noch von hochrangigen Reisezügen wie ICE und IC bedient. Doch für das Fahrplanangebot genügen wenige Gleise und Arbeitsplätze. Den Wandel des Bahnknotens schildert das Buch in Bild und Text auf eindrucksvolle Weise. Die Darstellung beschränkt sich nicht auf den Betriebsdienst, sondern schildert beispielsweise auch die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, die zum Wandel bei der Bahn führten. *abp*

***Fazit:* Anregende Lektüre für jeden Bahnfreund**

Noch einmal nach Thum

Autorenkollektiv/Holger Drosdeck: Unterwegs im Thumer Schmalspurnetz. Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen e. V., Schönheide 2015. 64 Seiten, 96 Farb- und zwei Schwarzweißabb.; Preis: 17,90 Euro



Ein Jahr nach dem ersten Teil über das Thumer Netz liegt nun auch das zweite Heft des Zweiteilers vor. Die 64 fast durchgängig in Farbe gehaltenen Seiten wurden nun mit all jenem Material gefüllt, welches im ersten Teil keinen Platz fand. Die neue Broschüre widmet sich ausschließlich der Strecke Wilischtal – Thum. Nach einer Einführung mit etlichen großformatigen Farbfotos schildert ein Kapitel präzise den letzten Betriebstag der Strecke, den 27. Mai 1972. Weitere Abschnitte beschäftigen sich ausführlich mit dem bis 1992 als Anschlussbahn betriebenen Rest sowie zwei Dampfveranstaltungen im Jahr 1991 mit IV K. Die Broschüre ist erhältlich beim FHWE e.V., Ottostr. 14, 09113 Chemnitz oder per E-Mail an bestellung@fhwe.de. *oh*

***Fazit:* Zeitreise in Farbe**

Eine Personenzuglok der Baureihe 23 als Ersatz für eine V 200 im Schnellzugeinsatz durch das Sauerland? Das gab es tatsächlich, wie die spannende Erzählung von Ludwig Rotthowe schildert.

Die Neubauloks der Baureihe 23, wie etwa 23 042 mit dem P 2240 Bestwig – Hagen am 13. September 1968 bei Meschede, waren auf der Oberen Ruhrtalbahn überwiegend im Personenzugdienst eingesetzt.

Zwei Flaschen Schnaps für eine Rekordfahrt

Das Jahr 1968 brachte bei der Deutschen Bundesbahn nicht nur eine Umnummerierung des gesamten Triebfahrzeugbestandes. Es war auch für den Betriebsdienst eine große Zeit der Umwälzungen und Veränderungen. Ein herausragendes Ereignis stellte die Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Osnabrück und Hamburg dar, infolge dessen das Bw Osnabrück Hbf seine 01^{10}-Maschinen mit einem Schlag an Hamburg-Altona und Rheine verlor. Das Bw Kassel erlebte das Ende der 01^{10}-Traktion schon früher. Die ölgefeuerten Lokomotiven wanderten nach Hamburg-Altona und die kohlegefeuerten, mit Ausnahme von drei Stück, nach Rheine. Eigentlich nur als Reserve, besonders für den Eintagesplan der 10 001, verblieben in Kassel nur noch 01 1056, 1062 und 1087. Leider wurde die Starlok 10 001 im Januar 1968 nach einem Schieberstangenbruch gleich z-gestellt. Dadurch verloren die restlichen Pacifics in Kassel ihr wichtigstes Aufgabenfeld und warteten meist kalt auf ihre Weitergabe nach Rheine.

Diesellokomotiven der Reihe V 200 führten nun alle wichtigen Züge von Kassel über die Hauptstrecken ohne Fahrdraht nach Altenbeken/Hamm und über Warburg nach Hagen. Die schweren Diesel waren in Hamm beheimatet, zu ihrem Leistungsprogramm gehörte beispielsweise der D 398 zwischen Kassel und Hagen. Dieser berührte auf seiner Tour durchs Sauerland auch Bestwig und das dortige Bw, dessen betagte 38.10 gegen Neubauloks der Baureihe 23 getauscht worden waren.

Ein Sommertag 1968: Der Bestwiger Dienststellenleiter Siegfried Plett ist ein ausgesprochener Kenner und Freund der BR 23. Eines seiner engagierten Personale ist mit einer solchen Maschine im Eil- und Personenzugdienst über Warburg bis nach Kassel gekommen. Dort sind die Wasser- und Kohlenvorräte zu ergänzen. Die Mannschaft denkt frohgemut an die Rückleistung in Richtung Heimat-Bw Bestwig. Der Kessel hat 15 atü. Gut so!

Ganz anders schaut es im Führerstand der Planlok für den D 398 aus. Der Lokführer aus Hamm ist der Verzweiflung nahe. Alle Startversuche sind vergeblich, seine V 200 bewegt sich nicht von der Stelle. In der Lokleitung ist guter Rat teuer. Eine 01^{10} unter Dampf könnte mit ihrer Leistung eine V 200 ersetzen, doch die erwähnten drei Maschinen stehen kalt im Schuppen. Einsatzbereit sind ein paar schwere „Jumbos" der Reihe 44, diese werden aber dringend für die langen Güterzüge über das Egge-Gebirge in Richtung Altenbeken benötigt. Eigentlich verbleibt als fragwürdige Notlösung nur die leichtere 50 – als V 200-Ersatz allerdings heikel.

V 200 defekt: Eine 23 wird als Ersatz auserkoren

Da rückt plötzlich die 23 aus Bestwig ins Blickfeld der Entscheidungsträger, immerhin eine Lok mit einer Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h und einer Leistung von 1785 PSi. Die 50 hingegen erbringt nur 80 km/h und 1625 PSi.

In diesen Minuten landet im Bw Bestwig der Hilferuf aus Kassel: Die 23 soll den D 398 nach Hagen bringen! Siegfried Plett, Eisenbahner mit Leib und Seele, kann die Notlage seiner Kasseler Kollegen gut verstehen und gibt seine 23 für den Sondereinsatz frei. Im Gegenzug muss Kassel dafür aber mit einer 50 für die Rückleistungen der Planzüge nach Warburg und Bestwig sorgen. Bevor es in Kassel los geht, holt Siegfried Plett die Mannschaft seiner 23 noch einmal ans Telefon: „Hallo Kollegen, euer Sondereinsatz im Schnellzugdienst ist euch inzwischen bekannt. Jetzt geht es um die Ehre des Bw Bestwig! Also, wenn ihr das schafft, den 398 mit nicht mehr als fünf Minuten Verspätung nach Hagen zu bringen, warten nach Dienstschluss zwei kaltgestellte Flaschen Schnaps." Die schon von Natur aus ehrgeizige Lokmannschaft verspricht das Menschenmögliche.

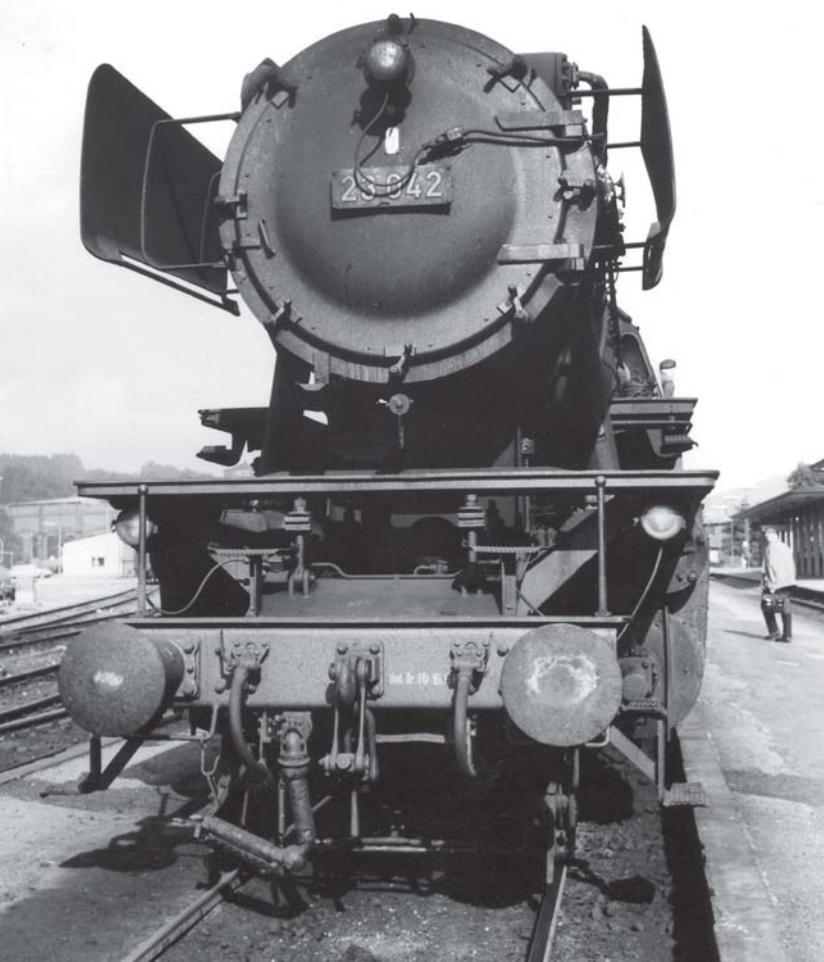
Das Zugpaar D 397/398 ist kein Leichtgewicht und wurde zur Dampflokzeit von den 01^{10} und 03^{10} befördert. Die 23 hat in Kassel Hbf inzwischen acht Schnellzugwagen am Haken, keine einfache Aufgabe für eine Personenzuglok. Der kräftig gebaute Heizer Eduard wirft noch zehn, genau platzierte Schaufeln auf, der Dampfdruck steigt auf 16 atü. 14.56 Uhr: planmäßige Abfahrt. Das Ausfahrsignal zeigt ein grünes und ein gelbes Licht. Mit voll ausgelegter Steuerung geht es los. Zylinderhähne auf, Dampfwolken umhüllen das Laufwerk der 23. Die verschlungen eingestellte Fahrstraße im Vorfeld von Kassel Hbf erlaubt keine hohen Geschwindigkeiten. Lokführer Manfred nimmt die Steuerung langsam zurück.

Dem Gleisgewirr endlich entronnen, muss nun die Talkessellage von Kassel erstmal überwunden werden. Dafür schuftet Heizer Eduard, für den Anstieg soll ein spitzer Dampfdruck erhalten bleiben.

Zwar zeigen jetzt alle Signale Hp 1, doch die anhaltende Steigung fordert ihren Tribut: Durchfahrt in Obervellmar mit gerade 65 km/h. Zwischen Grebenstein und Hofgeismar beschleunigt der D 398 auf knapp



Den Schnellzugdienst übernahmen in den 60er-Jahren allmählich die V 200. Im September 1964 überquerte V 200 077 mit dem D 131 Bonn – Braunschweig das Altenbekener Viadukt.



Das markante Gesicht der Bundesbahn-23: Für Schnellzüge war die Maschine weniger geeignet.

90 km/h, bis der im Bogen liegende Bahnhof Hümme eine drastische Reduzierung der Geschwindigkeit erfordert. Der Halt in Warburg, die planmäßige Ankunftszeit war 15.35 Uhr, erfolgt rund fünf Minuten zu spät. Ein schnelles Ein- und Aussteigen der Fahrgäste rettet immerhin 20 Sekunden.

Ab Warburg, auf gerader Strecke, kann Lokführer Manfred seine 23 vorsichtig die Sporen spüren lassen. Rechts in Fahrtrichtung liegen für vier Kilometer parallel die Gleise der Strecke nach Altenbeken. In Menne ist es mit dieser Zweisamkeit vorbei, der ehemals wichtige Abzweigbahnhof Scherfede ist in Sicht. Für den D 398 bedeutet er freie Durchfahrt. Durch Eduards Heizerkünste macht die 23 bereitwillig Dampf, der vom Lokführer ebenso geschickt verwertet wird. So zieht der D 398 nun tatsächlich mit 100 km/h seine Bahn durch das weite Tal der Diemel. Eisenbahner und Anwohner reiben sich verwundert die Augen, der 398 wieder mit einer Dampflok? Aus vollem Lauf wird Marsberg erreicht. Mit Fingerspitzengefühl bringt Manfred den Schnellzug am Bahnsteig präzise zum Stillstand. Ein Blick zur Uhr: noch vier Minuten Verspätung.

Aufholjagd: Nur noch drei Minuten Verspätung!

Hinter Marsberg wechselt der Zug vom Diemel- ins engere Hoppecketal, die Streckenführung wird wieder kurvenreicher, mit Tunneldurchfahrten bei Bering- und Messinghausen. Vor Brilon Wald gewährt die Blockstelle Eschental freie Fahrt – ein beliebtes Fotomotiv Anfang der 60er-Jahre. Ein Glück, auch das Einfahrsignal von Brilon Wald zeigt Hp 1. Der Planaufenthalt beträgt wegen eines Kurswagenwechsels immerhin sieben Minuten, ein verkürzter Halt könnte hier wertvolle Zeit einsparen.

Manfreds Blick nach vorn gibt Gewissheit: Der E 791 Bad Wildungen – Amsterdam ist schon eingelaufen. Nun sollte alles schnell gehen. Der D-Zug nach Köln verliert seine Kurswagen nach Amsterdam und übernimmt im Gegenzug die bereits bereitgestellten Kurswagen aus dem E 791. Der Wagentausch geht tatsächlich schnell über die Bühne, Manfred und Eduard zeigen zufriedene Gesichter. Auch die Fahrstraße für den D 398 ist schon gestellt, das Ausfahrsignal zeigt Hp 2. Los geht's. Ein Ver-

So wurde auch der D 398 vor der Traktionsumstellung von einer 03^{10} des Bw Hagen-Eckesey gezogen. Im Oktober 1964 nahm Ludwig Rotthowe den Zug bei Elleringhausen auf.



gleich mit der Planabfahrt ergibt noch eine Zeitdifferenz von rund drei Minuten.

Der Bahnhof Nuttlar mit seiner abzweigenden Strecke nach Winterberg empfängt den Zug mit einem regelrechten Wald aus Formsignalen, glücklicherweise aber mit einer Schneise in Hp 1-Stellung. Nicht ganz unbeteiligt daran war der Bw-Chef Siegfried Plett. Die Fahrdienstleiter sind durch ihn informiert und sorgen für eine reibungslose Einfahrt des noch immer verspäteten D 398 in die Schnellzugstation Bestwig. Dort eilt der Dienststellenleiter persönlich auf den Bahnsteig und empfängt seine Männer auf der 23 im Schnellzugdienst, macht ihnen Mut und wünscht viel Glück für den weiteren Verlauf der Tour bis Hagen Hbf.

Bis Neheim-Hüsten sinkt die Verspätung unter drei Minuten. Doch schon von weitem erkennen Lokführer und Heizer die sich anbahnende Zeitverzögerung: Auf dem Bahnsteig stapelt sich ein riesiger Berg aus Kisten, Koffern, Fahrrädern und sonstigen Dingen, die alle zusammen in den Gepäckwagen sollen. Der Planhalt von nur einer Minute wird da sicherlich nicht reichen. Waren alle vorhergehenden Bemühungen umsonst? So wird die Verladeaktion am Bahnsteig von Lokpersonal und Zugführer mit Stirnrunzeln beobachtet. Die Paketleute geben ihr Bestes, das Ausfahrsignal zeigt

Ein riesiger Gepäckberg. Alles umsonst?

längst „Fahrt frei“, schon hebt der Mann mit der roten Mütze seine Kelle. Noch während des Verladevorgangs setzt sich der D 398 langsam in Bewegung. Ein paar letzte Dinge werden noch in den anfahrenden Zug gewuchtet. Immerhin folgt darauf ein Durchlauf ohne Halt bis Hagen Hbf, letzte Möglichkeit für einen bescheidenen Zeitgewinn. Die Planankunft sollte dort um 17.40 Uhr sein. Zum Stillstand am Bahnsteig kommt der D 398 schließlich knapp sechs Minuten später.

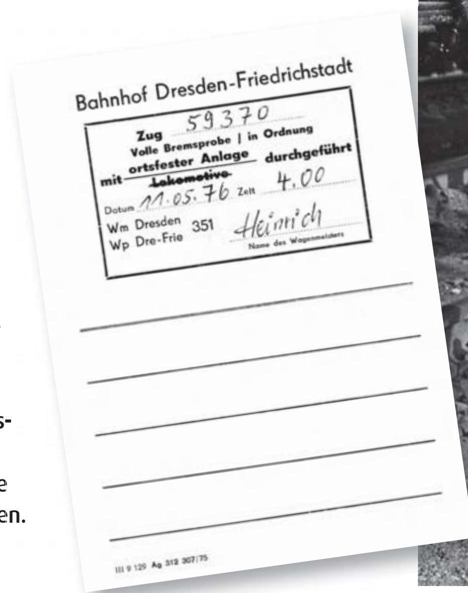
Und die versprochene Prämie? Der Chef vom Bw Bestwig ist kein Pfennigfuchser, die Männer auf der 23 bekommen den versprochenen Preis. Über ihre Heimfahrt nach Bestwig hingegen ist nichts bekannt. Vielleicht als Zuglok vor einem Personenzug, als Vorspannleistung oder als Lz-Fahrt? Nach der Ankunft im Heimat-Bw dürfte es jedenfalls noch ein lustiger Feierabend geworden sein. □ *Ludwig Rotthowe*



FOTOS: LUDWIG ROTTHOWE

Im August 1962 wird der Schrankenposten vor dem Portal des Messinghauser Tunnels vom D 398 in voller Fahrt passiert.

In einer losen Reihe stellen wir Eisenbahnberufe der Vergangenheit vor, denen oftmals wenig öffentliche Aufmerksamkeit beschieden war, die aber dennoch unverzichtbar waren.



Bahnhof Dresden-Friedrichstadt

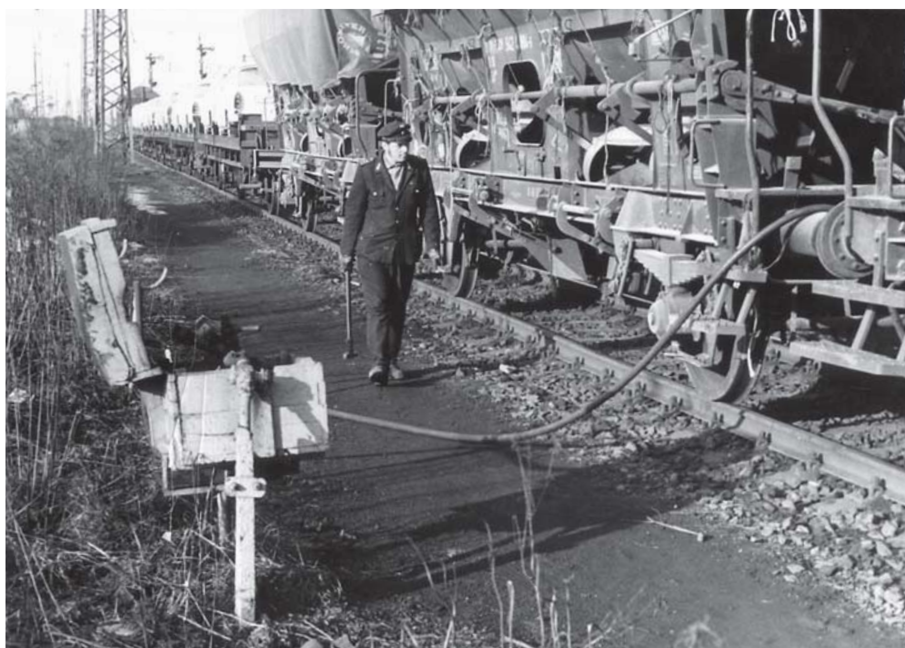
Zug 59370
Volle Bremsprobe | in Ordnung
mit ortsfester Anlage ~~Lokomotive~~ durchgeführt
Datum 11.05.76 Zeit 4.00
Wm Dresden 351 Heinrich
Wp Dre-Frie Name des Wagenmeisters

III 9 129 Ag 312 307/75

Autor Rainer Heinrich arbeitete viele Jahre als Wagenmeister: Zu seinen Arbeitsmaterialien gehörte nicht nur der Hammer (mit Gummiringen am Stiel zum Ersetzen schadhafter Dichtungen von Bremsschläuchen), sondern auch eine Zettelmappe mit diversen Vordrucken.

Der Wagenmeister

Zu den Eisenbahnern, die weniger im Fokus der Öffentlichkeit standen, zählten die Wagenmeister. Noch bis in die frühen 1990er-Jahre waren sie auch auf den Bahnsteigen größerer Personenbahnhöfe zu sehen. Der Eisenbahnbedienstete mit dem langen (Klang-)Hammer machte sich an den Untergestellen und Rädern der Wagen zu schaffen und führte Bremsproben aus. Die Umstellung des Fahrzeugparks der DB AG im Regional- wie im Fernverkehr von lokbespannten Wagenzügen auf Triebwagen veränderte nicht nur das Berufsbild des Wagenuntersuchungsdienstes, sondern machte den Wagenmeister vielerorts entbehrlich.



Neu zusammengestellte Güterzüge wurden auf größeren Rangierbahnhöfen häufig mit einer stationären Druckluftanlage vorgeprüft.

Die Berufsbezeichnung Wagenmeister wurde mit Bildung der Deutschen Reichseisenbahnen im Jahre 1920 eingeführt. 1930 betrug die Anzahl der im Wagenaufsichtsdienst tätigen Beamten etwa 5500. In der Wagenbehandlungsvorschrift, kurz WBB, war ihre Tätigkeit so definiert: „Wagenmeister im Sinne dieser Dienstvorschrift sind alle im örtlichen Wagenuntersuchungsdienst beschäftigten Bediensteten". Die vielseitigen Aufgaben der Wagenmeister setzten ein umfangreiches technisches Wissen voraus, zu welchem auch tiefere Kenntnisse aus anderen Bereichen des Eisenbahnwesens gehörten. Wagenmeister sorgten für den sicheren Lauf der Wagen und Züge. Sie kontrollierten und prüften diese jeweils vor der Fahrt auf ihren betriebssicheren technischen Zustand, auf Schäden und Mängel. Ebenso kontrollierten sie die betriebssichere Beladeweise und die Ladung von Güterwagen.



Infolge des Auflaufens von Wagen auf stehende Wagengruppen kam es mitunter zur Verschiebung des Ladegutes. Die Feststellung und Behandlung solcher Fälle oblag dem Wagenmeister.



In verschiedenen Dienststellen der DR erfolgte die Nachwuchsschulung durch erfahrene Ausbildungswagenmeister. Mit Fahrzeugmodellen wurde die Bearbeitung von LÜ-Sendungen demonstriert.

Vielzahl von Aufgaben zugunsten der Sicherheit

Entsprechend eines zu jedem Fahrplanabschnitt neu aufgestellten Untersuchungs- und Schmierplanes wurden die darin genannten Güter- und Reisezüge behandelt. Wagentechnische Ausgangsuntersuchungen mit Bremsproben sowie Eingangsuntersuchungen und Bremsprüfungen bildeten den Schwerpunkt eines jeden Wagenmeisterpostens. Neben diesen planmäßigen Untersuchungen wurden zusätzlich operative Leistungen erforderlich. Dazu zählten die Auswahl von Güterwagen für Transitfrachten, die Abnahme von Sondertransporten, Kontrollen der Ladestellen sowie Ursachenermittlungen bei Zuglaufstörungen, Entgleisungen und Bahnbetriebsunfällen. Wichtige Aufgaben hatten die Wagenmeister auch auf den Grenzbahnhöfen zu erfüllen, wo die Einhaltung der internationalen technischen Bestimmungen beim Einsatz der Wagen im grenzüberschreitenden Verkehr zu kontrollieren war.

Auch war der Bereich „Technischer Wagendienst" für die Einhaltung der Schadwagenrestnorm der jeweiligen Dienststelle verantwortlich. Das bedeutete, dass die Wagenmeister verantwortungsvoll mit dem vorhandenen Wagenraum arbeiten und gleichzeitig Arbeitsvorrat für die Wagenausbesserungsstellen schaffen mussten. Daher zählten Schadwagenkontrollen auf den Vorsammelgleisen der Bahnhöfe zu ihrer täglichen Arbeit.

Bis etwa 1950 war die Berufsgruppe den so genannten Wagenbetriebsstellen angegliedert. Diese unterstanden einem Bw und somit dem Maschinenamt der jeweiligen Direktion. Mit Bildung der beiden Staatsbahnen im geteilten Deutschland ging auch die Berufsgruppe Wagenmeister



Reisezugwagenmeister überprüfen am Bahnsteig den festen Sitz der Kardanwelle zum Antrieb einer Lichtmaschine an einem vierachsigen Reko-Wagen.



Die Prüfung der Hand- und Feststellbremsen an Güterwagen war eine wichtige Aufgabe bei der technischen Untersuchung.

unterschiedliche Wege. Bei der DB wurden die Wagenmeister dem Werkführer Fachrichtung Wagenuntersuchungsdienst zugeordnet. Die DR löste ab dem 1. Oktober 1950 die Wagenbetriebsstellen aus den Bahnbetriebswerken (Bw) heraus und teilte sie den nächstgelegenen Bahnbetriebswagenwerken (Bww) zur technischen Betreuung zu. Die personelle Betreuung erfolgte größtenteils noch durch die Bahnbetriebswerke. Mit der Gründung der Hauptverwaltung Wagenwirtschaft am 1. Juli 1953 wurde eine endgültige Trennung von lok- und wagentechnischem Dienst herbeigeführt. Die Wagenbetriebsstellen wurden somit technisch und personell den Bww zugeteilt. Am 1. April 1955 kam es schließlich zur Gründung von Wagenmeistereien als eigenständige Dienststellen für das Wagenuntersuchungspersonal. 1977 wurden diese wieder aufgelöst und erneut den Bww angegliedert. Auf dem Gebiet der DR gab es 26 Bww. Die Zahl der Wagenmeister bei der DR wurde 1983 mit 2241 angegeben – 565 Arbeitskräfte weniger als im damaligen Stellenplan vorgesehen. Bis zur Bildung der DB AG verblieben die Wagenmeister in diesen Dienststellen. Heute hingegen sind sie auf die Geschäftsbereiche DB Regio, DB Fernverkehr und DB Schenker aufgeteilt.

Über fünf Jahrzehnte änderten sich die Ausbildung und das Tätigkeitsbild der Wagenmeister nur unwesentlich. Mit dem Strukturwandel nach 1994 infolge der Bahnreform stiegen auch die Anforderungen an das Personal des technischen Wagendienstes: Der Einsatz hochwertiger Reisezug- und Güterwagen, die Einführung neuer Verkehrsarten wie des Kombinierten Ladungsverkehrs, der Containerverkehr oder die neue Aufgabe der behördlichen Kontrolle von Kesselwagen mit gefährlichen Gütern machten Veränderungen des bisherigen Ausbildungssystems erforderlich.

Mit der Bahnreform stiegen die Anforderungen

Die dreistufige Ausbildung für Wagenmeister bei der DR mit den Qualifikationsstufen QS 1 bis QS 3 hatte manche Vorteile, beispielsweise die in jedem Sachgebiet fast universell mögliche Einsetzbarkeit der Beschäftigten. Die Vorbereitung auf besondere Aufgabenbereiche, wie die Abnahme von Lademaßüberschreitungen (LÜ), die Kontrolle und Abnahme von Instandsetzungsarbeiten an den Wagen in den Werkstätten, Militärtransporte oder besondere Aufgaben im Reisezugwagendienst, erfolgte unter Anleitung eines erfahrenen Wagen- oder Oberwagenmeisters. Weitere spezielle Kenntnisse wurden bei Bedarf in besonderen Lehrgängen vermittelt.

Bei der DB begannen 1970 die Hauptfachgruppenleitung 12 und die Hauptsparte Werkmeister, für den wagentechnischen Untersuchungsdienst Fachlehrgänge einzurichten. Dazu wurde der Wagenmeister mit besonderen Aufgaben betraut: Geschaffen wurden beispielsweise der „Wagenmeister im Zug“, der „Wagentechnische Sonderdienst“, der „Disponent, Diensteinteiler und Dienstplanbearbeiter“



Reisezüge erhielten nach festgelegten Plänen eine Bremsprüfung, welche der Wagenmeister mit ortsfesten Prüfgeräten in der Abstellanlage ausführte.

und der „Qualitätsprüfer Fahrzeugreinigung". Diese Neuerungen wurden in Bundesbahnschulen und in Zusatzlehrgängen für den wagentechnischen Unter-

15 spezielle Zusatzausbildungen

suchungsdienst vermittelt. Insgesamt gab es 15 spezielle Zusatzausbildungen, von „Z1 Technik der hochwertigen Reisezugwagen" und „Z2 Technik der Speisewagen" über „Z7 Kombinierter Ladungsverkehr (KLV)" bis hin zu „Z15 Qualitätsprüfer im Wagenuntersuchungsdienst und in der Instandhaltung der Güterwagen".

Mit dem Zusammenschluss der beiden deutschen Bahnen musste auch das Gesamtausbildungsniveau zwischen den Wagenmeistern angepasst werden. Um nicht das Rad neu erfinden zu müssen, hat man bei der DB AG das Tätigkeitsbild für den Wagenmeister auf der Grundlage bestehender Fachlehrgänge übernommen. Wagenmeister sind heute nicht nur in den Geschäftsbereichen der DB AG tätig, sondern auch als Dienstleister bei privaten Eisenbahn-Verkehrsunternehmen. Der ursprüngliche Einsatz der Wagenmeister auf großen Güterbahnhöfen hat sich in den letzten Jahren immer mehr auf die Ganzzüge der Autoindustrie, der Mineralölwirtschaft und des Containerverkehrs verlagert. Damit verbunden ist auch die Anfahrt zu wechselnden Einsatzorten mit Dienstautos. ☐ *Rainer Heinrich*



Bei der Innenuntersuchung von Reisezugwagen überprüfte man neben der Heizung und Beleuchtung auf einer Messeinrichtung im Schaltschrank auch den Ladezustand der Batterien.

Letzte Abfahrt nach Prag: Am 28. Mai 1988 bildet der Amhe-Komfortwagen in Berlin-Lichtenberg den Zugschluss des IEx 79.

Nur wenige Jahre währte die Einsatzgeschichte der modernsten Reisezugwagen der DDR.

Komfort aus Bautzen



Den Bmhe-Komfortwagen flankieren am 27. Mai 1988 in Berlin Friedrichsfelde Ost zwei Halberstädter, von denen der rechte ebenfalls eine Komfortwagen-Lackierung besitzt.

Mitte der 1980er-Jahre wurde beim VEB Waggonbau Bautzen in Eigeninitiative ein neuer Reisezugwagen entwickelt, welcher mit moderner Technik vor allem neue Exportaufträge ermöglichen sollte. Auf der Basis des inzwischen auch in Osteuropa Standard gewordenen 26,4-Meter-Wagens entstand ein Großraumwagen mit hohem Komfort, Klimaanlage und 200 km/h Höchstgeschwindigkeit. Das erste Exemplar war bereits auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1985 zu sehen. Wenig später wurde bei der DR die gesamte Nullserie eingestellt: drei Amhe erster Klasse und sieben Bmhe zweiter Klasse. Beide Klassen basierten auf demselben Wagenkasten, allein die Sitzanordnung 2+1 oder 2+2 und somit die Sitzbreite waren unterschiedlich. Die Inneneinrichtung zeigte sich modern, zweckmäßig und elegant, die Wagen sollten den Apmz und Bpmz der Deutschen Bundesbahn ebenbürtig sein und der DR künftig für die Interzonenzüge dienen.

Bautzen lieferte damals bereits viele Abteilwagen an die ČSD und die PKP, dazu erhoffte man sich besonders vom langjährigen Kunden Griechenland neue Aufträge. Die griechische OSE beschaffte dann unter anderem Dieseltriebzüge, deren Inneneinrichtung den Komfortwagen aufs Haar glich. Zu einer Serienlieferung solcher Wagen kam es aber weder ins Ausland noch an die DR. Diese freute sich zwar im Prinzip über jeden neuen Wagen und übernahm daher die Nullserie, hatte aber eigentlich kein passendes Einsatzgebiet für diese Sonderlinge.

Die Wagen liefen auf Drehgestellen der Bauart GP 200 S-Mg, welche mit zwei Scheibenbremsen pro Achse und Magnetschienenbremse ausgestattet waren. Die zeitgenössische Literatur behauptet





FOTOS (3): VOLKER EMERSLEBEN

243 844 befördert am 17. Mai 1989 den bunt gemischten Städte-Express Ex 176 von Dresden nach Berlin-Lichtenberg. Mit im Zug sind ein Speisewagen und zwei Halberstädter.

zwar, dass die Magnetschienenbremse erst 1987 bis 1988 auf Verlangen der DR ausgebaut wurde, sie ist jedoch auf keinem Foto, das seit der Auslieferung bis 1988 entstand, erkennbar. Jedenfalls wurden die zehn Wagen nach knapp zwei Jahren auf 160 km/h Höchstgeschwindigkeit herabgestuft und als Amy/Bmy umgezeichnet. Es besteht also der Verdacht, dass die unnötige Magnetschienenbremse gar nicht erst eingebaut wurde. Die DR hatte zum damaligen Zeitpunkt ganz andere Sorgen, denn 1986 begann die Katastrophe der Alkali-Kieselsäure-Schwellen, welche über Jahre hinweg das Bahnnetz der DDR mit zahllosen Langsamfahrstellen belastete. In

War die Mg-Bremse gar nie eingebaut?

der Republik fuhr im Regelbetrieb ohnehin kein Zug schneller als 120 km/h, daher war die für 200 km/h ausgelegte Magnetschienenbremse schlicht kein Thema.

An innovativer Ausstattung besaßen die Wagen eine Einkanal-Klimaanlage, die von -20 bis +50 °C wirkte, verdunkelte „Theraflex"-Sicherheitsthermoscheiben, elektropneumatische Schwenkschiebetüren und eine Sprechanlage. Die elektrische Anlage hatte man für alle UIC-Stromsysteme ausgelegt, die Wagen waren RIC-fähig.

Da keine Zugsammelschiene geplant war, wurde pro Drehgestell ein Generator angebaut, dessen Maße wegen der geforderten Leistung sehr groß ausfielen; somit reichte dieser leicht aus dem Lichtraumprofil heraus. Wenngleich es im Normalbetrieb dafür ausreichend Spielraum gab, so war für gewisse Gleisbögen doch keine hundertprozentige Profilfreiheit gegeben. Weil es bereits während der Probefahrten an diversen Bahnsteigkanten und Rangiersignalen Zwischenfälle gegeben hatte, gab man die Wagen anschließend ungern auf ungetestete Strecken und ins Ausland ab.



FOTOS (2): GERD BÖHMER

Der Leerpark des Ex 123 passiert, von Lichtenberg kommend, die Einfahrt zum Containerbahnhof Berlin Frankfurter Allee in Richtung Abstellung in Rummelsburg. Das Zugpaar Ex 120/123 Berlin–Rostock verkehrte zwischen Februar und Mai 1986 zur Erprobung der Komfortwagen.



Auch während der Paraden in Riesa waren die Komfortwagen zu sehen. Zusammen mit 230 001 repräsentierte der Vier-Wagen-Zug die moderne Reichsbahn. Am 8. April 1989 war der internationale Planeinsatz in die Tschechoslowakei jedoch schon wieder beendet.

FOTO: HANS-JOACHIM LANGE





Ein Ame der Halberstädter Bauart verlängert am 28. Mai 1988 in Berlin-Lichtenberg den letzten IEx 78 „Progreß“ aus Prag. Hinter der Lok läuft der Amhe-Komfortwagen.

Die Komfortwagen erhielten ein neues Farbschema mit schwarzem Laufwerk, hellgrauen Längsträgern, Seitenwänden und Dächern (TGL 1808) sowie bordeauxroten Fensterbändern (TGL 0775). Im Laufe der Zeit wurden insgesamt mindestens neun Halberstädter Ame- und Bme-Wagen an diese Farbgebung angepasst. Der offizielle Grund war, genügend Ersatz- und Zusatzwagen für Interex-Züge in einheitlicher Farbgebung zur Verfügung zu haben. Der wahre Grund war aber ein ganz anderer: Bei Auslieferung der Wagen stellte das Zugpersonal entsetzt fest, dass es in den Großraumwagen kein Zugführerabteil gab, in dem man seine Taschen und Papiere während der Fahrkartenkontrolle und Zugabfertigung sicher abstellen konnte. Also mussten zusätzliche Abteilwagen her, und aus genau diesem Grund waren diese meist am Zuganfang und Schluss eingereiht, da der Zugführer sich normalerweise so nah wie möglich zur Lok platziert. Speisewagen wurden dagegen nicht umlackiert. Oft konnte man auch Wagen mit grüner oder Städte-Express-Farbgebung in den Komfortwagen-Zügen beobachten.

Halberstädter-Wagen im gleichen Lack

Nach den Versuchsfahrten 1985 wurden die Komfortwagen ab dem 4. Februar 1986 dem Städte-Express Ex 120/123 Berlin – Rostock zugeteilt, und zwar von Dienstag bis Sonntag. Montags wurden die Wagen gewartet und es sprang eine Ersatzgarnitur ein. Ab Sommerfahrplan 1986 bis Mai 1988 liefen die Wagen dann regelmäßig im Interexpress 78/79 „Progreß“ Berlin – Prag, dann bis 1992 teilweise im D 320/321 „Neptun“ Berlin – Kopenhagen und teilweise im Ex 171/176 „Berlin-Express“ Berlin – Dresden. Schließlich fuhren nur noch einzelne Ersatzwagen, bis ab Sommer 1992 alle Komfortwagen abgestellt wurden.

Ab Oktober 1993 wurden acht Wagen von der PFA-Weiden zu Service-Lounge-Wagen für die City-Night-Line umgebaut. Die letzten zwei originalen Komfortwagen (20-70 000 und 006) blieben dagegen als Ersatzteilspender abgestellt und wurden erst 1999 an ein Museum in Utrecht verkauft. Dieses wollte die Wagen als Ausstellungsraum nutzen. Im Februar 2000 waren beide im Bahnhof Tiel (NL) abgestellt, wo sie einem Brand zum Opfer fielen. Somit blieb kein einziger Komfortwagen erhalten. □ *Romano Mölter/abp*



CNL-Speisewagen (Ex-Komfortwagen) am 4. April 2006 im Talgo-Werk in Berlin, Revaler Straße.

FOTOS (3): GERD BÖHMER

Die letzte große Eisenbahn-Romantik Sonderzugfahrt mit Hagen von Ortloff

„Mit Volldampf rund um die Ostalpen“

Termin: 10. bis 18. September 2016



Noch einmal schüren wir vsl. 17 verschiedene Dampflokomotiven an, um den Eisenbahn-Romantik-Sonderzug mit Volldampf durch Deutschland, die Schweiz, Italien, Slowenien und Österreich zu schicken. Eine spannende und einzigartige Sonderzugreise über rund 2.650km landschaftlich faszinierende Strecken zwischen Gotthard und Semmering rund um die Ostalpen.

Ihr Reisepreis: € 2.799,--
in der 1. Klasse (6er Abteil) pro Person im Doppelzimmer • Aufpreis 1. Klasse 4er Abteil: € 600,-- • Einzelzimmerzuschlag: € 390,--



Willkommen in der Bahn-Reisewelt der IGE!



„Bahnromantik im Sonderzug“ - Sonderzugreisen mit dem CLASSIC COURIER

Masuren - Königsberg - Danzig *(10. bis 16. Mai 2016 & 5. bis 11. Juli 2016)*
Erleben Sie die interessantesten Städte und die schönsten Naturlandschaften zwischen Ostsee und Masurischer Seenplatte auf ungewöhnliche Weise im CLASSIC COURIER! **Ihr Reisepreis: ab € 1.095,-- pro Person**

Kroatien: Karst, Küste & Kultur *(28. Mai bis 4. Juni 2016)*
Erleben Sie in Kroatien und Slowenien die interessantesten Städte sowie die schönsten Naturlandschaften zwischen Karst und Küste auf ungewöhnliche Weise im CLASSIC COURIER! **Ihr Reisepreis: ab € 1.385,-- pro Person**

„Bahnträume werden wahr“ - Sonderzugreisen mit den GOLDEN EAGLE Luxury Trains

Trans-Siberian Express - Jubiläumsreisen *(5. bis 19. Juni 2016 & 26. Juli bis 9. August 2016)*
Erleben Sie mit dem GOLDEN EAGLE eine Reise mit Stil, Komfort und Service auf den Schienen der legendären Transsibirischen Eisenbahn von Moskau bis Wladiwostok, die in diesem Jahr ihr 100jähriges Jubiläum feiert. **Ihr Reisepreis: ab € 15.395,-- pro Person**

Balkan Explorer *(9. bis 20. Juni 2016)*
Begeben Sie sich mit dem GOLDEN EAGLE auf eine spannende Reise durch den Balkan - von Venedig bis Istanbul - und genießen dabei einen erstklassigen Service und viele Extras. **Ihr Reisepreis: ab € 9.295,-- pro Person**

Weitere Reisen finden Sie in unseren Katalogen, die Sie kostenlos anfordern können: **IGE-Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH**
Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel.: 09151/ 90 55 0, Fax: 09151/ 90 55 90, Email: info@ige-erlebnisreisen.de, www.ige-erlebnisreisen.de

MINI-MARKT — VERKAUFEN
BÖRSEN — TAUSCHEN
MÄRKTE — SUCHEN



VERKÄUFE
Dies + Das

Zahnrad, Zahnräder, Ritzel, Triebe. Einzelanfertigung, schnell, günstig, bis M1. www.shop.kkpmo.com.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

www.lok-doc-wevering.de

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

N-Bahnkeller
Binsfeldstr.5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage

Flugzeugmodelle Sammlerstücke 1:100, ca. 100 Stück, Fa. Roco, Revell. Modell Fan von 1974, jedes Jahr im Sammelordner, pro Jahr € 10,–. Tel.: 06172/301424.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

Hessenwald-Hof Service Center: Individuelle Programmierung von Modellbahnanlagen – Programmierseminare im Rhein-Main-Gebiet mit Schauanlage www.erlebnis-welt-Modellbahn-rhein-main.de, Tel.: 06150/83910.

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 35,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

Spur H0
Art.-Nr. N18, NVA-Soldaten für Exacttrain-Waggon
bemalt € 13,–
(ohne Kisten)
Bausatz € 4,50
(ohne Kisten
www.hauser-figuren.de
Tel.: 035841/36752 • E-Mail: info@hauser-figuren.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Feldbahn-Rollmaterial für 600 mm Spurweite zu verkaufen. Tel.: 07263/64737.

www.modellbau-chocholaty.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

Aus einer Erbschaft verkaufe ich eine große Sammlung Spur 1 Modelle. Loks und Wagen von Hübner, Dingler, Kiss, KM 1, Kesselbauer, Märklin. Alle neu und in den Originalverpackungen. Anfragen an: ilona.k@live.de oder 0172/5109668.

Verkaufe aus meiner Sammlung, neu, im Karton, Spur 1 Märklin: 56136 T9, 5597 BR 38, 5516. Tel.: 04741/8535.

www.spur-0.de

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/607400, Fax: 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de.

www.modellbahnshop24.de
Modernisierung DDR-Loks, Wagenlicht, Digitaltechnik, beleuchtete Figuren H0, TT, N, Z und vieles mehr

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.kieskemper-shop.de

www.modellbahn-keppler.de

www.zuz-modellbahn.com

Verkaufe Weinert BR 81 (81010) fahrfertig. Preis nach Vereinbarung, bitte Selbstabholung. Tel.: 03581/762838 (anrufen nach 18 Uhr).

www.modelltom.com

www.suchundfind-stuttgart.de

Kleinanzeigencoupon anfordern unter 08141 / 53481-152 oder E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de

Märklin TT800 ca. 1953, bespielt, technisch ok, leichte Lackschäden € 500,– oder Gebot. Infos gegen € 1,– Porto. Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle
H0 + H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 0371/5362537

Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de

Roco – Auslaufmodelle zum Sonderpreis

00877 Flachwagen + Zweiwege-Unimog + Container "KFOR"	~~54,99 €~~	36,99 €
45241 Fahrradgepäckwagen DB AG (1:100)	~~36,90 €~~	29,99 €
45274 DB IC-Wagen Bm 2. Kl. rot/grau	~~48,50 €~~	39,99 €

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke! Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,00 € Versand)

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt
EUROTRAIN
Vorbestellpreise für Neuheiten H0 (Auszug):

ESU 31161BR 132 DR Sound, Rauch	397,70 €	Gützold 38084 65 1008-5 DR Sound	446,98 €
Rivarossi HR2665 BR 93.0-4 DR	259,96 €	Gützold 49062 52 8079-7 DR Sound	395,76 €
Rivarossi HR4257 Set Reisezugwg. DR Tourex	245,90 €	Gützold 58050 58 3047-6 DR	383,93 €
Rivarossi HR4258 Set Schlafwg. DR Mitropa	124,65 €	Trix 22562 BR 56.2-8 DRG Sound	359,87 €
Rivarossi HR4261 Salonwagen DR	62,86 €	Trix 24123 Set Schüttgutwagen DR Kohle	98,94 €
Rivarossi HT6325 Set Selbstentladewg. DR	116,40 €	Trix 24124 Niederbordwagen DR 4-achsig	35,89 €

Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 03443/302509 · Fax 341847

Modelleisenbahnen und Spielwaren auf 750 qm
SPIELWAREN REIMANN GmbH
78247 Hilzingen • Untere Gießwiesen 15 • Industriegebiet • Tel.: 07731/98990
Wir führen fast alle Modelleisenbahn- & Zubehörfirmen
www.reimann.de

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
und mehr .... vieles mehr
seit 1977
www.lohag.de
Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 02331/404453
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

www.modellbahnshop-remscheid.de

SCHMALSPUR EGGER-BAHN, Bemo, Jouef, Liliput, Tramfabriek www.egger-bahn.nl. Auch Tausch. Gefragt: Werbungssachen v. Egger. R. Wittekoek, Kade 2, NL-4715 AD Rucphen. r.wittekoek@gmail.com.

www.puerner.de

www.modelltechnik-ziegler.de

Gönnen Sie sich **Dampf-Lokomotiven** mit **>Sound<.** Wer sie einmal auf seiner Anlage gefahren hat, möchte Loks ohne Sound nicht mehr im Einsatz haben! **Abzüglich 30%** auf die Preise aus den 90er Jahren und originalverpackt verkaufe ich meine sehr wenig bespielten Loks, Personen- u. Güterwagen der Epochen I, II, III, IV u. V. Fast wie NEU von: Fleischmann, Klein, Märklin u. Piko. Bitte die Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.modelleisenbahn.com

www.Modellbahnen-Berlin.de

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.spiel-hobby-Hank.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.werner-und-dutine.de

LENZ-Digital plus zu verkaufen, abzüglich 30% auf meine Kaufpreise für: Zentrale LZ 100, Schaltempfänger mit Rückmelder LS 100, Belegtmelder LB 100, Spannungsmelder LB 050, Leistungsverstärker LV 100, Interface RS232, sowie **FLEISCHMANN** Gleisbildschalter. Bitte Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421-4860580.

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

Märklin H0 BR 03 3085 € 70,–; Primex D-Zugwagen Ep. IV creme/blau 4197, 4198, 4009, 24 cm Blechwagen € 40,– plus Porto. Tel.: 02154/8959485.

www.modellbahn-pietsch.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

Fl. 4102 BR 03131 Witte neuw. € 135; Fl. 5081 Sp.-Wg. teak € 22; Ro. 62595 BR 115 Ep. 5 neuw. € 115; Ro. Digi-Startset Nahverk. neu € 148; Mä. 2 Nebenbahnwg. rot-creme DRG neuw. € 69; Mä.-Magazin 1967–69 gel. im Ordner € 45,–. Tel.: 0212/24929904.

Fl. 4913 Mitr.-Nachtzug 2006 + Erg.-Wgn., Fl. 865874 neu + sehr selt., zus. €600. KPEV-Set Fl. 4893 T16 + Güterz. neuw. €167. Li. 06201 BR62002 DB-Witte neuw. + selt. €187. Ro. 43644 V1001064 neu €69. Ro. 04120A BR23105 € 69. Tel.: 0212/24929904.

www.zuz-modellbahn.com

www.menzels-lokschuppen.de

Verk. H0 2L=: E 95, E 77 Brawa, je € 180,–; E 94 Roco € 120,–; E 04 Roco € 75,–; E 11 (211) rot Piko € 60,–; BR 119, V 240 silb. Gützold, je € 90,–; BR 39 Fleischm. € 120,–; BR 96 Riv. € 160,–. Suche Gützold BR 58 Reko. Wende, Tel.: 0175-1682651.

www.d-i-e-t-z.de

www.augsburger-lokschuppen.de

Verkaufe: Roco Mallet Lok 2502 ÖBB € 165,–; Roco BR 71 ÖBB € 155,–; Roco Glaskasten ÖBB Nr. 688.01 € 175,–; Roco Mallet Lok, ohne Lok-Nr.; Rivarossi H0 Mallet Lok BR 96 DR € 275,–; Rivarossi Meier Lok 98009 DR € 165,–. Spur N Fleischmann BR 38772-0 € 90,–; Arnold BR 41114 € 95,–; Roco BR 441551 € 120,–; Roco BR 03.10 Stromlinie verkleidet € 120,–; Piko schwedische Diesellok 6X grün € 25,–; BR 65 DR € 28,–; BR V 180 rot € 20,–. Tel.: 0385/5559076.

Aus persönlichen Gründen verkaufen wir eine H0-Märklin-Anlage (viereinhalb auf zwei Meter) komplett, z. Zt. nicht aufgebaut. Preis nach Vereinbarung. Rückfragen unter Tel.: 08061/7587 oder E-Mail: guenter.kobl@t-online.de.

PRINT + INTERNET

ÜBER 200.000 KONTAKTE

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Modell Eisen Bahner

MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL

Eisenbahn JOURNAL

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

ANZEIGENSCHLUSS MEB 6/2016: 04.04.2016

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,–

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

❍ Verkäufe Dies + Das
❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
❍ Verkäufe Fotos + Bilder

❍ Gesuche Dies + Das
❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
❍ Gesuche Fotos + Bilder

❍ Sonstiges
❍ Urlaub, Reisen, Touristik
❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
❍ 1 x veröffentlichen
❍ 2 x veröffentlichen
❍ 3 x veröffentlichen
❍ 4 x veröffentlichen
❍ 5 x veröffentlichen
❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ______________

Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

www.modellbahnritzer.de

günstig: www.DAU-MODELL.de

Verkaufe H0: Fleischmann BR 53 € 75,–; Fleischmann 24074 € 95,–; Kleinbahn-Lok: 1042 Faulhaberumbau € 100,–; 1010 Getriebeumbau € 70,–; D93 Getriebeumbau € 70,–; Roco Leig-Einheit € 25,–; Bromberg € 15,–; Klein Schiebedachwagen € 15,–; Roco-Line mit Bettung; Vollkreis mit geraden (12 St) € 40,–; Bogenweiche links € 25,–. Karl Gnade, Helsinkistr. 170, 24109 Kiel. Tel.: 0431/529695.

www.carocar.com

www.mbs-dd.com

Verk. Roco BR 18137, schwarz, DR, neu OK € 245,–; Roco 183/6, blau, 4 Zyl., neu OK € 295,–; Fleischmann BR 1079, Stromlinie, OK neu € 255,–; Roco Ellok BR 191099, DB, 6 Achsen, Blindwelle, OK neu € 210,–; Roco preuss. Länderbahn T 20, grün, neu (BR 95) € 195,–; Gützold BR 031057, Rekolok DR, neu OK € 220,–; Piko u. Gützold Ersatzteile, Achsen, Gehäuse. Tel.: 0385/5559076.

www.moba-tech.de

www.dampfzug24.de

www.1000Loks.de

www.breyer-modellbahn.de

Lima S-Bahn Zug BR 165-828, ES165, Art.-Nr. 149834, 208405, 208408, 6-tlg. € 200; S-Bahn Dummy BR481 2-tlg. € 40. Piko V 100001 bl. € 30; Dampfl. BR 86 1800-1 € 35; 2x 4-achs. M-Kühlwg. € 8; 2x O-Wg. SGW br. € 6; 1x SGW schw. € 6; G-Wg. SNCF Europ schw. € 8. Roco VT 798 2-tlg. Erl. Eisenb. € 75; 2x 2-achs. G-Wag. Europ DB je € 8; 1x 4-achs. Behelf-Pw € 16; 2x 4-achs. Klappd. Wg. DB Nr. 4358 je € 10; 1x Tegernsee 4-achs. Nr. 4250B, 1x 4250C € 15; 1x 4-achs. Eilzug Wg. 44232A + 1x 44233A je € 15; 1x Schlafwg. TEN 44396 € 18; 1x DSG Schlafwg. 4260S € 18; 1x 4-achs. Panzerwg. Nr. 46380 € 15. 05352/6471.

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.jbmodellbahnservice.de

ANZEIGENSCHLUSSTERMINE

nur für die Kleinanzeigen (Fließsatztext)

6/2016	=	04. April Erstverkaufstag 11.05.2016
7/2016	=	06. Mai Erstverkaufstag 08.06.2016
8/2016	=	06. Juni Erstverkaufstag 13.07.2016
9/2016	=	04. Juli Erstverkaufstag 10.08.2016
10/2016	=	05. August Erstverkaufstag 07.09.2016
11/2016	=	05. September Erstverkaufstag 12.10.2016
12/2016	=	04. Oktober Erstverkaufstag 09.11.2016
1/2017	=	04. November Erstverkaufstag 07.12.2016

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Verk. gg. Gebot div. N Mat.: ca. 40 Loks, 120 Wg., div. Gleismat., Gebäude, Ausstattungsmat. Liste gg. Freiumschlag od. hekuh@t-online.de. H. Kuhrmann, Am Schwarzenberg 5, 37247 Großalmerode. Tel.: 05604/915353.

Verk. gg. Gebot: div. N Rollmat., ca. 40 E- + Dampfloks, 120 Wag. div. Hersteller. Liste: hekuh@t-online.de.

Märklin Z, MiniClub, Modellbahn-Sammlungsauflösung größtenteils unbespielt. Liste bei: J. Schmidt, Bühlfelderweg 10, 94239 Ruhmannsfelden, Tel.: 09929/903393, djs@orchideenzauber.eu.

VERKÄUFE
Fahrzeuge sonstige

Fleischmann - Magic Train, Baugröße 0, Spur H0, Dampfloks, Dieselloks, Feldbahnloks, Personenwagen, Güterwagen, Umbauten zu 4-Achsern und vieles mehr. Alles mehrfach vorhanden. Tel.: 04741/8535.

Verkaufe sehr umfangreiche H0-Modellbahn, 30 Triebfahrzeuge, 170 Wagen von Piko, Roco, Jouef, Liliput, Lima, Bramos, Mehano-Bachmann, Klein. Viel Gleismaterial Profi-Fleischm.-Piko-Tillig, viel weiteres Zubehör, auch Tausch gegen Spur Z möglich. Angebotsliste gegen Freiumschlag. Ebenfalls viele Eisenbahnbücher vorhanden. B. Kuechler, K.-Liebknecht-Str. 10, 04808 Wurzen. Tel.: 03425/812821.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

Durch Verkleinerung und geplanter Neugestaltung sind viele Komponenten frei geworden und sollen gegen Gebot verkauft werden. Nach Möglichkeit sollten die in einer Liste aufgeführten Teile insgesamt abgenommen werden. Fordern Sie bitte die Teileliste an unter Tel.: 05193/9740402.

Brückenvielfalt von Z bis 0
www.hack-bruecken.de

www.modellbaume.de

Abzüglich 50% ab Brutto-Bestellwert € 100,– auf die Preise aus den 90er Jahren und noch originalverpackt verkaufe ich Auto-Modelle 1:87 von: Albedo, AWM, Brekina, B&S, Busch, Herpa, historische Märklin-Modelle, Kibri, Rietze, Roco, Schuco, Wiking. Bitte Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.modellbahn-keppler.de

www.modellbahnservice-dr.de

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Eisenbahn-Magazin, Hefte 1967–1983 mit Lücken, Hefte 1984–2005 nahezu komplett, für € 50,– abzugeben. Wegen Gewicht nur an Selbstabholer. Stay, Karlsruhe, Tel.: 0721/855783.

www.modellbahn-keppler.de



Modellbahner kpl. 2000, 2002/03, 2006/07, 2008/09, 2010/11, 2012, alle im Schuber. Sonderhefte 13-2001, 13-2002, 1/4/5/10/2013 Zuglaufschilder Selbstabholer € 100,–. Tel.: 0221/2760861.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Verk. Modelleisenbahner komplett, Jg. 1/52–12/2000, Preis Verhandlung. M. Schmidt, Wilhelm-Pfennig-Str. 65, 04158 Leipzig. Tel.: 0341/4614173 Anrufb.

www.bahnundbuch.de

Lok-Magazin, Hefte 01 bis 185 komplett, an Liebhaber für € 50,– abzugeben. Wegen Gesamtgewicht von ca. 45 kg nur für Selbstabholer! Stay, Karlsruhe, Tel.: 0721/855783.

GESUCHE
Dies + Das

Suche Nummernschild der 110 395-1 bzw. 112 395-9 sowie Fabrikschild einer DR Neubaulok der Baureihe 50.40, Hersteller VEB Lokomotivbau „Karl Marx", Babelsberg (Fabrik-Nummern 124001 bis 124088) und Fabrikschild des Herstellers VEB Klimatechnik „Karl Marx" Babelsberg. Ulrich Müller, Tel.: 01625981129, u.mueller-leverkusen@t-online.de.



Delta-Decoder für Mä. Kittel-Dampftriebwagen. Tel.: 05123/407735.

Ankauf von hochwertigen Modellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@web.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

Wir suchen ständig Modelleisenbahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810, uwe-quiring@t-online.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Suche für meine private Sammlung Loks und Wagen in Spur 1 von Kiss – Dingler – KM 1 – Hübner – Fulgurex – Lemaco – Märklin und andere. Angebote bitte an harald4241@live.de oder 02641/28466.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug bundesweit. Alle Spuren, auch 0 u. 1. Markus Henning, Tel.: 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com. Gerne Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, LGB etc.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Ankauf von hochwertigen Modellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@web.de.

LGB-Sammlung oder Anlage, auch Echtdampfmodelle von privatem Modellbahnfreund bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Rivarossi BR 98 1340, auch defekt. Tel.: 0821/95198.

Suche Fleischmann 4143 BR 24 DR, nur neuwertige Ware anbieten. Tel.: 07258/7303 (abends).

Suche Fleischmann 74174 = BR 050 Sound + Fl. 1166 = BR 38 Witte/Wannentender, gerne mit ESU-Sound und Silberling-Steuerwagen „Karlsruher Kopf" mit orangem Streifen, bitte nur Länge 303 mm. Tel.: 0212/24929904.

Suche Technomodell Lok IV K Reko der DR Epoche 3 oder 4 mit Faulhabermotor. Tel.: 0172/5941768 oder E-Mail: jochen.blechschmidt@t-online.de.

Suche Modelleisenbahnen von Märklin, Trix, BRAWA, Fleischmann, Roco, BEMO usw. Bevorzugt große Sammlungen. Gerne auch Ladenauflösungen. Ankauf auch in CH und A. Tel.: 07543/3029064, mhoepfer@web.de, www.lokomofreund.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ihre Sammlung in gute Hände. Micro-Metakit, Fulgurex, Lemaco, Trix Fine Art, Metrop, Fuchs, Günther, Dingler oder Weinert. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche Roco 43514 BR E 71 DRG, nur neuwertige Ware anbieten. Tel.: 07258/7303 (abends).

Ankauf von hochwertigen Modellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@web.de.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Modelleisenbahn gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, Piko, LGB. Komplette Sammlungen, aber auch aufgebaute Anlagen. Baue auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 0211/4939315.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
contact@us-brass.com

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Ankauf von Modelleisenbahnsammlungen aller Spurweiten aus Privat- oder Geschäftsauflösungen. Bitte nur neu- neuwertige Modelle in Originalverpackung anbieten. Seriöse Abwicklung wird zugesichert. Tel.: 0261/39024243, Handy: 0172/2020433, E-Mail: wilfried33@yahoo.de.

Suche Fleischmann P8 4165 mit Langlauftender, nur neuwertige Ware anbieten. Tel.: 07258/7303 (abends).

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Hier könnte Ihre Kleinanzeige stehen. Kleinanzeigencoupon zum Runterladen unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen/bestellcoupon.html oder anfordern bei E. Freimann, Tel.: 08141/53481-152.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Modellbahnanlagen, Loks, Wagen – alle Spuren! Gerne auch große Sammlungen. Seriöse und freundliche Abwicklungen garantiert! Zahle bar und komme persönlich vorbei! Bitte melden unter: malgmbh@gmx.de oder telefonisch unter 02762/9899645.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Suche auch Saxonia von Tillig. Privater Sammler freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Ankauf von hochwertigen Modellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@web.de.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

GESUCHE

Zubehör alle Baugrößen

Suche dringend Arnold 6798 Mietshaus, in gutem Zustand oder als Bausatz, zahle bis 80 €. Stefan Koch, 0176/84786982.

GESUCHE

Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Gesucht! Gute (!!!) Originalfotos SW, historische Ansichtskarten und Farbdias gegen gute Bezahlung: Dampfloks, Elloks, Dieselloks, Triebwagen, Betriebsfotos mit Zügen von Deutsche Reichsbahn (alt), Deutsche Reichsbahn (nach 1945), Deutsche Bundesbahn, deutsche Privatbahnen, deutsche Werk- und Industriebahnen. Zeitraum bis ungefähr 1995. Keine PE-Fotos oder Ausdrucke. Gesucht: Ganze Bildsammlungen gegen gute Bezahlung. Auf Wunsch streng vertrauliche Abwicklung. Eisenbahnbildarchiv Jürgen-Ulrich Ebel, Postfach 250, D-48284 Telgte.

SONSTIGES

Versierter Modellbahnkonstrukteur selbstständig, hat kurzfristig Kapazität frei. Entwicklung, Konstruktion, Detaillierung, Zeichnungserstellung, etc. für alle Baugrößen. Kontakt: www.artec-engineering.de.

Verk. gg. Gebot: div. N-Gleis/Weichen, Signal, Mat. v. Flm., Arnold, Trix. Liste: hekuh@t-online.de.

www.menzels-lokschuppen.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.puerner.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Verk. gg. Gebot: div. DIG Mat. Mä., Fl., Ar., Contr. Dec. k87N, Traf. keyboard, u.v.m. Liste: hekuh@t-online.de.

Suche Modelleisenbahn-Fans u. Neueinsteiger „H0" aus dem PLZ-Ber. „79" zum Gedanken- u. Erfahrungsaustausch. Nähe PLZ-Gebiet „794" auch Stammtisch mögl. Freue mich über jede kurze u. aussagefähige Mail (mit Namen). hpscott@t-online.de.

www.modellbahnen-berlin.de

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

www.kieskemper-shop.de

Verkaufe Mobilheim 40m² auf einem Campingplatz in der Nähe von 45711 Datteln, mit Modellbahn Rundumanlage im Aufbau, in einem 9m² gr. Raum. Tel.: 0175/7638089.

Ihre Kleinanzeige im Internet
https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen

URLAUB
Reisen, Touristik

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. Inkl. „GUTi" für freie Fahrt mit Bus und Bahn im größten Teil des Bayer. Waldes. FeWo/App. ***/**** ab € 35,–/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Urlaub mit meiner LGB in der nieders. Elbtalaue? Das geht! 2 Zi. FeWo mit Bad/Dusche, Sauna, TV, Küchenbenutzung. LGB-Außenanlage zum Mitspielen. Einzelheiten und Reservierung unter www.elblokomotive.de.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
seit 35 Jahren www.adler-maerkte.de

20.03. Langenfeld, Stadthalle, Schauplatz Langenfeld, Hauptstr. 129
28.03. Köln-Mülheim, Stadthalle Jan-Wellem-Str./Wiener Platz.
03.04. Aachen, Kurpark-Terrassen, Dammstr. 40
10.04. Erkrath, Lokschuppen Hochdahl Ziegeleiweg 1-3
17.04. Essen, Zeche Carl Wilhelm-Nieswandt-Allee 100

Marktzeiten 11-16 h

ADLER - Märkte GmbH - 40721 Hilden - Telleringstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 24,–/Pers., Speisen von € 6,– bis € 9,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berlin.de
19.03.: 08056 Zwickau, Stadthalle. 20.03.: 01069 Dresden, „Alte Mensa". 17.04.: 12679 Berlin „Freizeit-Forum" Marzahn. Jeweils von 10–14 Uhr. Info: Herzog, 0173/6360000.

www.spielzeugbörsen.com

20.03.: Rodewisch – Ratskellersaal, Wernesgrüner Str. 32, von 10–16 Uhr, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

Modellbahn- u. -Auto-Tauschbörsen:
von 10–15 Uhr
Leipzig: Sa. 09.04., Alte Messe Leipzig, Pavillon der Hoffnung, Halle 14, Puschstr. 9
Kassel/Vellmar: So. 10.04., Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese
Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de

20.03.: 40. Heusweiler Modellbahnmarkt, 10–16 Uhr, im Sport- und Kulturhaus, 66265 Heusweiler OT Wahlschied. Info: MEF Heusweiler e.V., Tel./Fax: 06806/83493 Ziegler.

02.04.: Große Modellbahn- und Spielzeugbörse in 78315 Radolfzell - Milchwerk. Info: M. & B. Allgaier, Tel.: 07551/831146, info@spielzeugboerse.de

02.04.: 72. Naumburger Modellbahn-Tauschmarkt von 8–13 Uhr, in der Alexander-von-Humboldt-Schule, Weißenfelser Straße. Info: NMC 1963 e.V., Klaus Wunschick, Poststr. 40, 06618 Naumburg/Saale. Tel./Fax: 03445/201826, E-Mail: kwunschick@arcor.de

03.04.: Modellbahnbörse von 11–16 Uhr, in Celle - CD Kaserne. Infos: www.spielzeugbörsen.com

03.04.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–15 Uhr, 24941 Flensburg, Jaguar-House Nehrkorn, Liebigstr. 1. Info-Tel.: 0461/20619.

09.04.: München, DB-Casino, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt, Richelstr. 3, von 10–15 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

Modellbahn-, Auto-Tauschbörsen. 09.04.: Leipzig, Alte Messe Leipzig, Pavillon der Hoffnung, Halle 14, Puschstr. 9. 10.04.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese. Jeweils von 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de.

Plauener Modellbahnbörse
10.04. • 9.30–15.30 Uhr
Oelsnitz / V. – Vogtlandsporthalle
Info und Reservierung
0171 / 93 27 552 oder **antikladen-plauen@t-online.de**

Termine
Modellbahnveranstaltungen
Marktzeiten von 11-16 Uhr
13.03. Mülheim/Ruhr, Alte Dreherei
25.03. Bremen, Messe Halle 3
28.03. Herne, Akademie Mont-Cenis
03.04. Haltern, Seestadthalle
10.04. Recklinghausen, Vestlandhalle
17.04. Osnabrück, Halle Gartlage
24.04. Dinslaken, Halle Trabrennbahn
Weitere **Termine** unter www.bv-messen.de
OVGmbH, Postfach 1105, 48600 Ochtrup
Tel.: 02553-98773, Fax: 02553-98775

10.04.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, 24768 Rensburg, Nordmarkhalle, Willy-Brandt-Platz 1. Info-Tel.: 040/6482273.

10.04.: Modellbahnbörse von 11–16 Uhr, in Bünde - Stadthalle. Infos: www.spielzeugbörsen.com

10.04.: Großer Modellbahn-, Modellauto- u. Spielzeugmarkt, 11–16 Uhr, in Ulm-Messe. Info: M. Höpfer, Tel. 07543/3029064, www.spielzeugmarkt-ulm.de

17.04.: Regensburg - Barbing, Modelleisenbahn- u. Autobörse in der Rathausgaststätte in Barbing. Tel.: 099512276 / 015118401997, www.Haasboerse.de

23.04.: Modellbahnbörse, 10–16 Uhr, mit großer Fahrzeugschau in 1:1, Eisenbahn-Erlebniswelt Horb/N., Isenburger Str. 16/2. Erster Museums-Öffnungstag 2016. Info-Tel.: 0711/8878140, info@svgmbh.com, www.eisenbahn-erlebniswelt.de

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

24.04.: Modellautobörse, 10–14 Uhr, im Gemeinschaftshaus Langwasser, 90473 Nürnberg, Glogauer Str. 50. Eintritt frei. Info: Peter Oppel, Tel.: 0911/6002416, peter.oppel@mac-franken.de, www.mac-franken.de

24.04.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–15 Uhr, 21423 Winsen, Autohaus Wolperding, Schlossring. Info-Tel.: 040/6482273.

www.star-maerkte-team.de

30.04.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 10–13 Uhr, 18069 Rostock, Opel-Krüger, Hawermannweg 15–19, Reutershagen. Info-Tel.: 0381/7697579.

Weitere Terminanzeigen finden Sie im Internet unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine



Wormser Modellbahnbörse
67547 Worms, Klosterstr. 23
EWR-Kesselhaus (Nähe Obi)
Samstag 09.04. von 11–16 Uhr
Veranstalter: Michels Modellbahnbörsen
Michael Günther, Osthofen, Tel.: 06242/1253
www.modellbahnboersen.de

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Samstag, 16. April, Kongresshalle Böblingen
von 11.00–15.30 Uhr
Modelleisenbahnen und Blechspielzeug
Info: Dr. R. Theurer 07 11/5 59 00 44, info@theurers.de

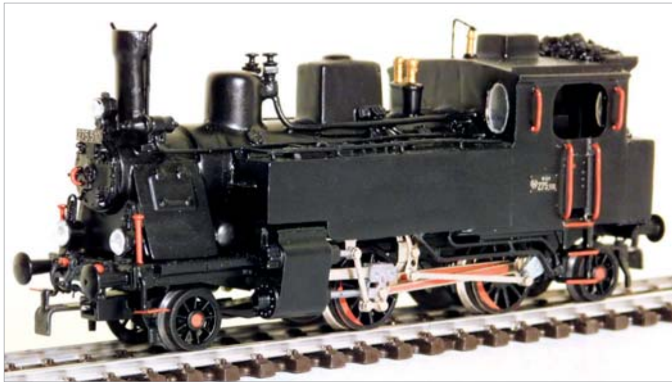
Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE
13. März 47 Duisburg, Rheinhausenhalle, Beethovenstr.
13. März 30 Hannover, Großmarkt, Am Tönniesberg
20. März 45 Hattingen, Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.
28. März 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort, Bottroper Str. *10–16 Uhr
3. April 46 Wesel, Niederrhein-Halle, An der Tent
3. April 21 Hamburg-Wilhelmsburg, Bürgerhaus, Mengestr.
10. April 58 Schwerte, Freischütz, Hörder Str.
17. April 47 Duisburg, Rheinhausenhalle, Beethovenstr.
17. April 33 Kaunitz/Verl, Ostwestfalenhalle *10–16 Uhr
Alle Märkte 11–16 Uhr außer *
... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!
Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980, 0172/9544662

11. + 12. März Spielzeugauktion und Spielzeugmarkt
im HEIDE VOLM, 82152 PLANEGG bei München, Bahnhofstr. 51 direkt an der S-Bahn Station (S 6). Eisenbahnen, Puppen, Blechspielzeug usw. Katalog 15,– €, Ausland 20,– €
Münchner Spielzeugauktion
Veranstalter: Georg Brockmann, Schloßmühlstr. 31, 86415 Mering, Tel. 0 82 33/40 91

Lokomotiven – selbst umgebaut

Lokumbauten nach ungarischem Vorbild von Alexander Farkas

Obwohl der Umbau von Lokmodellen in den letzten Jahren ausgestorben zu sein scheint, betreibe ich diesen Ableger der Modellbahn noch immer mit großer Freude. Ich fand und finde seit jeher Fahrzeuge aus Osteuropa sehr reizvoll. Aufgrund meiner ungarischen Wurzeln fasziniert mich natürlich speziell die Eisenbahn dort. Das animierte mich, ungarische Lokomotiven nachzubauen, die es als Serienmodelle bislang nicht gab. Wenn ich ein Foto einer für mich interessanten Lok in die Hände bekomme, überlege ich automatisch, aus welchem Ausgangsmodell ich diese Maschine nachbauen könnte. Ich suche dann anschließend nach Vorbildfotos, verkleinere die Zeichnungen in den Maßstab 1:87 und vermesse die bereits vorhandenen Bauteile mit einer digitalen Schieblehre. Ich notiere die Maße auf der Zeichnung und erstelle eine Liste, die dann Stück für Stück abgearbeitet wird. So gewährleiste ich, dass die einzelnen Arbeitsschritte auch alle durchgeführt werden, wenn ich einmal über längere Zeit nicht zu meinem Hobby komme. Ich überlege und experimentiere gerne, wie ich die einzelnen Bauteile herstellen kann. Oft ist dies knifflig, aber meist klappt es dann doch. Nachdem das Modell nach vielen Stunden Arbeit fertiggestellt ist, wird es lackiert, bekommt noch Lokschilder und passendes Personal. Natürlich sind alle Dampflokmodelle voll funktionsfähig, so dass einem Einsatz im Modellbahnbetrieb nichts mehr im Weg steht. Zwei Fahrzeuge aus meiner Werkstatt möchte ich Ihnen zeigen. Die Modelle sind unverkäuflich. Wer jetzt in den Lokomotiven-Umbau einsteigen möchte, dem bin ich gerne behilflich. Den Kontakt vermittelt die MEB-Redaktion. *Alexander Farkas*



Die 275 510 der MÁV (Ungarische Staatsbahnen) wurde 1940 unter Lizenz in der Maschinenfabrik Slavonski in Brod (Jugoslawien) als 16-028 für die JŽ gebaut. 1941 ging sie an die MÁV und wurde als 22.207 bezeichnet. Ihre Ausmusterung erfolgte im Jahr 1970.

FOTOS: ALEXANDER FARKAS



Die 324.540 ist eine Personenzuglokomotive der MÁV, die ab 1909 in insgesamt 905 Exemplaren gebaut wurde. Anfang der 1940er-Jahre erfolgte die Umrüstung auf einen geschweißten Kessel. Das Vorbild ist noch heute als ölgefeuerte Dampflok in der Nostalgieflotte im Einsatz.



Bei Uhlenbrock wird bis spät in den Abend gearbeitet. Der moderne Firmensitz strahlt nun auch im Maßstab 1:87 Betriebsamkeit aus.

Uhlenbrocks kleine Messe-Überraschung 2014 war das H0-Modell des eigenen Betriebs in Bottrop. Nun ist der interessante Bausatz samt Beleuchtung lieferbar.

Digi-Home

Um es gleich vorweg zu nehmen: Das Angebot eines Lasercut-Bausatzes ist nicht der Beginn einer neuen Produktlinie bei Uhlenbrock. Es ist nicht geplant, weitere Bausätze auf den Markt zu bringen. Man will aber den Kunden mit der Nachbildung des eigenen Firmensitzes und der entsprechenden elektronischen Ausstattung zeigen, welche Möglichkeiten die modernen Hausbeleuchtungssysteme bieten.

Geliefert wird der umfangreiche Bausatz in einer ansprechenden Karton-Faltschachtel. Neben den Lasercut-Teilen liegen der wiederverwendbaren Packung auch die Beleuchtungsbausteine bei: zwei miteinander zu verbindende LED-Platinen, eine davon mit integriertem Decoder.

Beim Betrachten der Kartonteile fällt als Erstes die Bedruckung mit zahlreichen Linien und Nummern auf. Die Konstruktion ist durchdacht und bastlerfreundlich, denn dank der Beschriftung haben sämtliche Teile ihr Pendant und können eigentlich nicht verwechselt werden. Dies erleichtert den Zusammenbau ungemein, er ist deshalb auch für Lasercut-Einsteiger problemlos zu bewältigen. Hält man sich beim Zusammenbau an die sehr gute und ausführlich bebilderte Anleitung, ist das Gebäude in kurzer Zeit fertiggestellt.

Die Teile sind alle sehr passgenau gearbeitet und lassen sich leicht aus ihrem Träger trennen. Los geht es mit dem Untergeschoss: Anhand der Anleitung und der Nummerierung werden die Zwischenwände aufgestellt. Dort sind angelaserte Türen eingearbeitet, welche man auch geöffnet darstellen kann. Wer möchte, kann nun die Wände und Böden auch farblich gestalten und eine Inneneinrichtung in die Räume einsetzen. Dazu bieten Hersteller wie Busch, Preiser oder Kibri das passende Zubehör an. Für das Treppenhaus im hinteren Gebäudeteil liegt nur eine mit schräg einzubauenden Kartonteilen angedeutete Treppe bei. Eine realistischere Nachbildung der Stufen müsste man ebenfalls mit Teilen der Zubehörhersteller selbst ergänzen.

Hat man die untere Ebene abgeschlossen, geht es an die Außenwände. Auch dabei ist es recht einfach, die farbigen Ver-

blendungen anhand der eingravierten Nummern und Linien, die der genauen Platzierung dienen, anzubringen. Interessant ist die Lösung, welche der Konstrukteur für die an der Gebäudehinterseite befindlichen Rundungen gefunden hat. Hier wurden von hinten Nuten in den Karton eingelasert, damit dieser ausreichend flexibel und biegbar wird.

Beim Aufstellen der Außenwände sollte man möglichst genau arbeiten, um Spalte, durch die später beim beleuchteten Modell Licht durchscheinen könnte, zu vermeiden. Sollten trotzdem solche entstehen, kann man diese aber auch von innen mit etwas Modellspachtel oder einfach mit Klebeband abdecken.

Wenn das Erdgeschoss und die Fassaden zusammengesetzt sind, geht es an die Innenwände in der zweiten Ebene. Die Vorgehensweise entspricht der in der unteren Ebene. Ein Einkleben des Obergeschosses ist nicht nötig und wegen des Einbaus der Elektronik auch nicht unbedingt empfehlenswert.

In die Aussparung der Innenwände des Untergeschosses wird zuerst die große Beleuchtungsplatine eingelegt, eine Fixierung ist nicht nötig. Die Kabel können durch die dafür vorgesehenen Führungsschlitze in die obere Etage verlegt werden. Auch für die zweite Platine sind Aussparungen an den Oberseiten der Innenwände vorhanden.

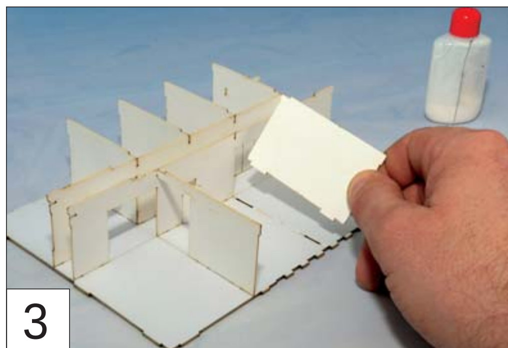
Nun wird noch das abnehmbare Dach aufgesetzt, und der Miniatur-Firmensitz ist fast fertig. Die Fallrohre, die Uhlenbrock aus Kabeln nachbildet, sollten aber besser mit Kunststoff-Bauteilen aus der Bastelkiste dargestellt werden.

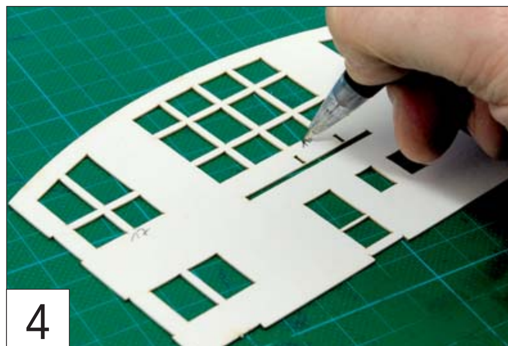
Raffinierte Beleuchtung einfach eingebaut

An den fertigen Bausatz kann man nun einfach eine analoge Stromversorgung anschließen. In diesem Fall läuft ein Automatikprogramm ab, bei dem die vier Lichtausgänge des Decoders in unregelmäßigen Abständen geschaltet werden. Besser ist es, die Möglichkeiten der Lichtsteuerung im Digitalbetrieb zu nutzen. Mit einer Digitalzentrale kann die Hausbeleuchtung als Zubehörartikel angesteuert werden. Der Beleuchtungs-Decoder bietet vier Ausgänge, dessen Adressen in der Zentrale, in diesem Fall der „ECoS“ von ESU, anzulegen

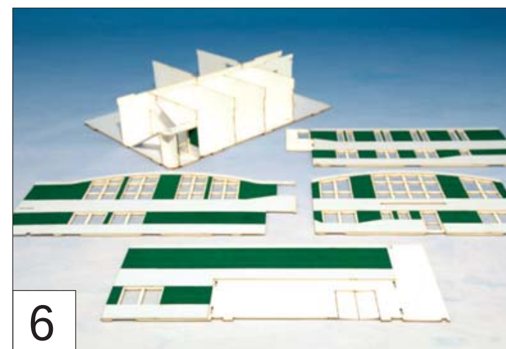

1
In der praktischen Pappschachtel sind alle Karton- und Elektronik-Bauteile sorgfältig verpackt.


2
Sehr lobenswert ist die ausführliche und mit zahlreichen Bildern versehene Anleitung.


3
Die ersten Bauschritte umfassen die Montage der Innenwände des Erdgeschosses auf der Grundplatte.


4
Wie in der Bauanleitung empfohlen, werden die Nummern der Fenstereinsätze innen notiert.


5
Die Fertigstellung der Fassaden mit grünen Verblendungen gelingt ohne Probleme.


6
Alle Bauteile für Erdgeschoss und Fassaden liegen für den Zusammenbau bereit.


7
Bis zum Abbinden des Leims werden die gerundeten Gebäudeecken fixiert.


8
Die Beleuchtungsplatine für das Erdgeschoss lässt sich einfach einsetzen.



Zur Illumination des Obergeschosses liegt eine zweite Platine bei, die ebenfalls problemlos montiert werden kann.



In durchaus ansehnlicher Architektur präsentiert sich das moderne und kompakte Bürogebäude, das sicher einige Modellanlagen der Epochen V und VI bereichern könnte.

sind. Über die CV 115 wird dem Decoder eine neue Adresse vergeben, diese ist werkseitig auf die 1 eingestellt und bindet die Folgeadressen für die anderen Ausgänge mit den Adressen 2, 3 und 4. Ändert man die Adresse zum Beispiel auf 10, lauten die Folgeadressen 11, 12 und 13. Dies ist beim Programmieren zu beachten. Nun hat man die Auswahl zwischen einer automatischen oder einer manuellen Schaltung der Eingänge. Möchte man die Automatik nutzen, muss für die CVs 120 bis 123 der Wert 128 eingegeben werden. Will man die Beleuchtung selbst schalten, gibt man den Wert 0 ein.

Der Decoder bietet viele Möglichkeiten

Der Decoder bietet aber noch einiges mehr: So kann man verschiedene Lichteffekte simulieren, einen Feuereffekt ebenso wie ein Schweißlicht oder das typische Einschalt-Flackern einer Neonröhre. Für den Leuchtstofflampen-Effekt werden die entsprechenden CVs (120 bis 123) zum Beispiel auf den Wert 16 programmiert.

Die Uhlenbrock-Lichtsteuerung bietet jedoch noch weitere Möglichkeiten, so kann man sich auch sein eigenes Programm für eine Automatik erstellen. Dies wird in der Anleitung sehr gut beschrieben. Sollte man einmal gar nicht weiterkommen, hilft der fachkundige Support bei Uhlenbrock gerne weiter.

Der Uhlenbrock-Firmensitz in 1:87 ist ein schöner und gut konstruierter Bausatz für die Epochen V und VI, der im Modell ja nicht zwingend die Heimat der Uhlenbrock-Decoder darstellen muss. Die interessante und einfach zu bedienende Lichtsteuerung sorgt für Abwechslung in der Modellbahnnacht. □ *Stefan Groß/abp*



Die Programmierung des Decoders bietet einige Zusatzmöglichkeiten, beispielsweise den Leuchtstoffröhren-Effekt mit der CV 120.



Die vier Ausgänge des Beleuchtungsdecoders lassen sich per Tasten- oder Display-Druck auch einzeln schalten.

FOTOS: STEFAN GROSS



Der Decoder-Beschaltung von nur zwei Ausgängen, wie im Bild 12 zu sehen, entspricht diese Ausleuchtung des Gebäudes. Im großen Raum oben arbeitet offensichtlich niemand mehr.









Abbildung zeigt Handmuster

Neukonstruktion

Huckepack durch Europa.

Die Doppeltaschenwagen T2000 rollen zu Ihrem Fachhändler.

Nur wenige Güterwagen prägen die Bahnstrecken Deutschlands und der benachbarten Länder so, wie Doppeltaschenwagen. Überall hin werden große Container und schwere Trailer transportiert. Meist in Ganzzügen verkehren die Züge von den großen Seehäfen im Norden bis in den Süden, wo deren Fracht weiter verladen wird. Kein Wunder, dass die Taschenwagen der Bauart T2000 so auch auf den Alpenbahnen wie der Brenner-, Tauern- oder der Gotthardbahn zum gewohnten Bild gehören. Roco liefert nun in einer fein detaillierten Ausführung sowohl die lange, als auch die kurze Version der sechsachsigen Güterwagen in Metalldruckguss aus. Die lang erwarteten Wagen bestechen durch beiliegende Klappriegel sowie Verladekeile, so lassen sich unzählige Vorbildausführungen nachbilden.

Art. Nr. 67395
UVP € 89,00
T2000 der AAE
beladen mit zwei „Paneuropa" Aufliegern

Art. Nr. 67396
UVP € 89,00
T2000 der AAE
beladen mit vier Wechselbrücken der „Terratrans"

Art. Nr. 67408
UVP € 89,00
T2000 der AAE
beladen mit zwei „arcese" Aufliegern

Art. Nr. 67407
UVP € 84,00
T2000 der Wascosa
beladen mit zwei „Gruber Logistics" Aufliegern

Art. Nr. 67387
UVP € 84,00
T2000 der AAE
beladen mit zwei „Lauritzen" Aufliegern

Art. Nr. 67398
UVP € 84,00
T2000 der AAE
beladen mit zwei „LKW Walter " Aufliegern

Viele weitere Varianten und Informationen erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler sowie auf unserer Homepage.

www.roco.cc

Schon beim Bau einer Anlage schaffen großzügige Kabelkanäle und Wanddurchbrüche genügend Spielraum für künftige Erweiterungen.

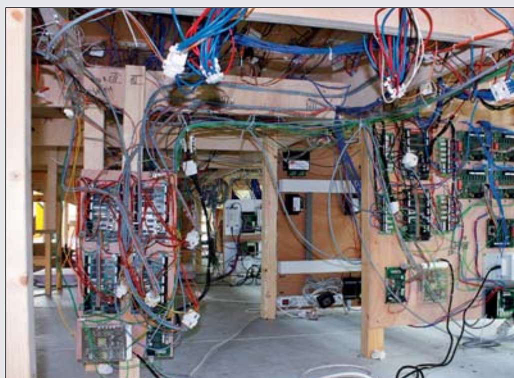
Passende Kabel und deren korrekte Verlegung sorgen für einen sicheren Anlagenbetrieb und schnelle Fehlerfindung.

Leben einhauchen

Es gibt ein paar Faustregeln zur Verdrahtung einer Modellbahnanlage, die man sich auf jeden Fall merken sollte. Der Meister-Elektriker kann Drähte und Kabel so verlegen, dass der Blick unter die Anlage zu einem Genuss wird. Doch auch der Elektro-Amateur sollte bestimmte Regeln einhalten, da er sonst eines Tages bei der Fehlersuche verzweifelt.

Kabel- und Drahtverbindungen müssen immer sorgfältig ausgeführt werden, um einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten. Frei hängende Drähte und Kabel gehören nicht unter eine Anlage; am besten befestigt man sie mit Krampen, kleinen

STROMVERSORGUNG UNTER DER ANLAGE



Je größer die Anlage, desto mehr Kabel sind vorhanden. Da ist eine strenge Ordnung dringend angeraten, die hier allerdings fehlt.

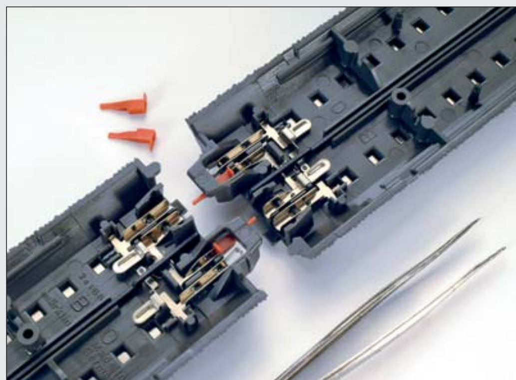


Vorbildliche Leitungsverlegung und Beschriftung bei einer größeren Zimmeranlage. Im Kabelkanal verlaufen zahlreiche Ringleitungen.

STROMKREISUNTERBRECHUNG

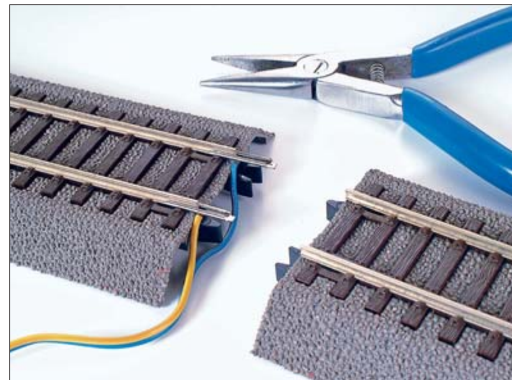


Gleisanbieter wie Fleischmann empfehlen Schienenschühchen aus Kunststoff zur Stromunterbrechung, was bei Steckgleisen funktioniert.

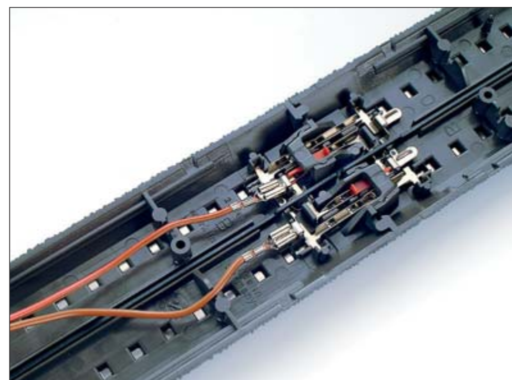


Für sein C-Gleis bietet Märklin spezielle Schühchen für die Unterbrechung der Stromübertragung unter dem Gleis an.

STROMANSCHLUSS AM GLEIS



Bei Roco sorgen Schienenschühchen mit Kabel für die Stromversorgung. Die Kabel lassen sich unmittelbar unter dem Schienenprofil unter die Anlage führen.



Märklin versorgt sein C-Gleis über vorgegebene Stecknasen und aufschiebbare Kabelstecker unter dem Gleis.

Schellen, Kabelbindern oder etwas Heißkleber. Bei Steckerverbindungen darf eine Zugentlastung nicht vergessen werden, beispielsweise in Form einer kleinen Schlaufe direkt vor der Verbindung. Dadurch entsteht auch genügend Spielraum, um die Steckerverbindungen bei Bedarf bequem von Hand trennen zu können.

Auf einem Übersichtsplan der Anlage müssen alle Anschlussgleise, Magnetartikel, Trennstellen, Decoder, Verteilerplatten und Rückmeldedecoder und deren Lage eingezeichnet werden. Alle elektrischen Komponenten und Leitungen sollte man nummerieren. Ihre Bezeichnungen erscheinen auf dem Übersichtsplan in unmittelbarer Nähe der Bauelemente.

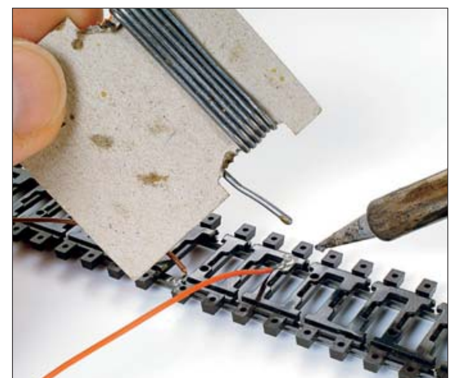
Entkupplungsgleise, Signale und Weichen werden am besten nach einer Kombination aus Stellpultadresse und Tastennummer durchnummeriert. Steuert man dagegen die Magnetartikel über das Interface und ein Computerprogramm, ist es sinnvoll, die fortlaufende Digital-Adresse zusätzlich zu notieren.

Besonders wichtig ist es, stets das Märklin-Farbschema bei Drähten, Kabeln und Steckern zu beachten. Es hat sich im Modellbahnbau über Jahrzehnte hinweg bewährt. Alle weiteren Komponenten sind ab Werk darauf ausgerichtet. Gleiches gilt auch für den Farbcode bei Gleichstrom. Werden die standardisierten Farbschemata beherzigt, hat sogar eine fremde Person, die zur Hilfe herangezogen wird, keine Probleme bei der Zuordnung.

Je größer die Anlage, desto größer ist der Bedarf an elektrischer Energie. Die Verwendung eines zusätzlichen Transformators erweitert die Leistung, je nach Stärke des Gerätes. Diese Leistung verringert sich, wenn zusätzliche Verbraucher am Transformator oder weitere Steuerpulte an den Steuergeräten hängen. Fahren mehrere Züge gleichzeitig in einem Versorgungsbereich, sinkt ihre Fahrgeschwindigkeit spürbar und bei einer eingeschalteten Zugbeleuchtung von Personenwagen sinkt die Strommenge ebenfalls merklich. Hier gilt es, eine bessere



Wer Geld sparen möchte, kann auf die von Märklin angebotenen Stecker verzichten und die Kabel direkt an die Steckfahnen anlöten. Vorsicht, auf kurze Lötzeiten achten!



Das K-Gleis von Märklin kann mit angelöteten Kabeln von unten her versorgt werden.

WEICHENHERZSTÜCK MIT STROM VERSORGEN



Bei Peco-Gleisen löst man die Drahtbrücke aus der vertieften Schwelle und kürzt sie, ...



... um ein Kabel, welches unter der Weiche zur Anlagenunterseite führt, anzulöten.



Die bei Isolier-Verbindern entnommene Schwelle klebt man wieder an.

Lösung zu finden. Der erste Schritt: Es sollten hier möglichst keine digital angesteuerten Magnetartikel im gleichen Stromkreis angeschlossen werden. Auch bei einer nicht digitalisierten Anlage sollten getrennte Stromkreise angelegt werden: einer für den Fahrstrom in den Gleisen, ein weiterer für die Versorgung von externen Stromverbrauchern wie Magnetartikel, Licht und Funktionsmodellen.

Für ungefähr 30 Magnetartikel mit Beleuchtung sollte man einen eigenen Booster veranschlagen. Bei einer Großanlage mit mehr als 15 Digital-Steuerpulten sollte eine Digital-Zentrale keinen Fahrstromkreis mehr versorgen. Das erledigen dann separate Booster.

Die bahnunabhängigen Verbraucher erhalten ihr eigenes Stromnetz, das heißt, man legt mindestens zwei voneinander unabhängige Stromnetze unter der Anlage an (je nach Anwendung 16 Volt Wechselstrom oder zwölf Volt Gleichstrom). Diese Leitungen werden als Ringleitungen ausgelegt, von denen aus die einzelnen Verbraucher angeschlossen werden beziehungsweise die Gleise in regelmäßigen Abständen ihre Stromeinspeisung erhalten.

Jede Ringleitung wird mit dicken Kabeln ausgestattet (bei H0-Anlagen zwei Millimeter), damit wie bei einem großen Fluss möglichst viel Wasser gleichzeitig durchfließen kann (siehe NEM 604 zum Thema Leitungen, Querschnitte und Leiterlängen).

Ringleitungen sorgen für Stromsicherheit

Bei der Versorgung der Gleise empfiehlt es sich, im Abstand von rund zwei Metern (ca. acht gerade Gleise) eine Einspeisung vorzunehmen, um den Spannungsabfall klein zu halten. Magnetartikel und andere Verbraucher erhalten ihre Anschlüsse dort, wo sie benötigt werden.

Aus elektrotechnischer Sicht ist es wenig sinnvoll, mehr als zwei Stecker über die Steckerquerbuchsen miteinander zu verbinden. Die Steckkontakte verursachen einen zu hohen Übergangswiderstand. Dieser hat einen Spannungsabfall in den Speiseleitungen zur Folge, durch den die Stromstärke steigt. Der verstärkte Stromfluss wärmt Kontakte und Drähte auf, was im schlimmsten Fall elektrische Komponenten zerstören kann. Hier bewährt sich der Einsatz von Verteilerplatten.

Für den Anschluss der Gleise an das Stromnetz bietet jeder Gleishersteller sein eigenes Anschlusssystem an. Veraltet sind Anschlüsse mit gut sichtbaren, seitlichen Klemmen. Das mag nur in einem Schattenbahnhof sinnvoll sein, damit man die Anschlüsse sofort sieht. Auf der Anlagenoberfläche hingegen sind sie optisch sehr störend. Stattdessen lötet man lieber die Stromkabel unter das Gleisprofil, so dass die Kabel an entsprechender Stelle direkt unter dem Gleis durch ein dafür extra gebohrtes Loch zur Anlagenunterseite geführt werden können.

Werden die Herzstücke einer Weiche mit Strom versorgt, was der Betriebssicherheit vor allem bei langsam fahrenden, zweiachsigen Lokomotiven zugute

KEIN STROM WEGEN FARBE



Das Lackieren der Gleisprofile mit Rostfarbe gehört zum Einmaleins des Gleisbaus.



Bei lockeren Gleisverbindern kann die Farbe unterkriechen, dann kratzt man sie weg ...

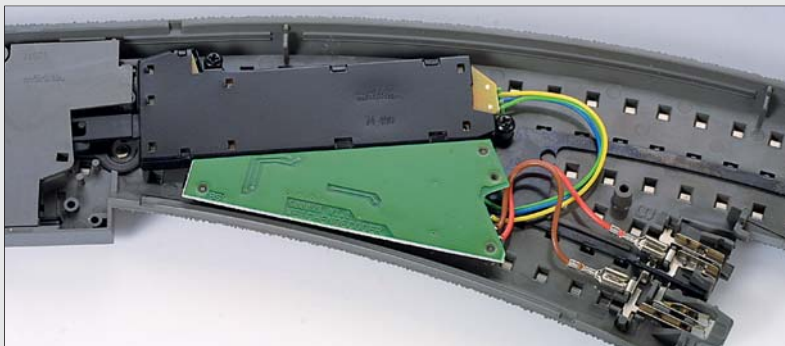


... und lässt flüssiges Lötzinn als Stromleiter in den Schuh und Gleisspalt laufen.

STROMVERSORGUNG VON WEICHENANTRIEBEN



Im Schattenbahnhof sind oberirdische Weichenantriebe kostengünstiger und auch leichter zu tauschen.



FOTOS: MARKUS TIEDTKE

Digitaldecoder direkt unter dem Gleis: Das mag zwar optisch gut aussehen, doch beim festen Einbau der Weiche auf der Anlage kommt man nicht mehr dran.

kommt, wird vor dem Einbau der Weiche unterhalb des Herzstückes ebenfalls ein Stromkabel angelötet. Bei Roco und Peco-Gleisen ohne Schotterbettung laufen dagegen seitlich Stromanschlüsse aus den Schwellen heraus; auch hier kann man alternativ ein Kabel für die zu stellende Fahrstraße beziehungsweise Zweiggleise mit Strom versorgen. Das farbige Kabel sollte anschließend grau bemalt und mit Schotter weggetarnt werden.

Vorsicht ist bei locker aufschiebbaren Gleisverbindern geboten: Hier kann beim Bemalen der Gleise Farbe in die Ritzen laufen und eine Isolierschicht bilden. Daher sollte man die Schienenverbinder verlöten.

Für die Stromunterbrechung auf einem Streckengleis sorgen bei Gleichstrom Gleisverbindungschuhe aus Kunststoff. Das funktioniert bei Steckgleisen hervorragend. Bei den langen Flexgleisen genügt die Unterbrechung mit einem Trennschnitt, den man zusätzlich mit einem Zweikomponentenkleber zur Sicherheit auffüllen kann, damit sich bei großer Gleisausdehnung in warmen Räumen die Gleisenden nicht berühren können. □ *Markus Tiedtke*

Überraschungen gibt es auf der Spielwarenmesse nur noch wenige. Eine solche war 2016 das Modell der BR 132 der Deutschen Reichsbahn respektive 232 der DB AG von ESU. Zwischen 1973 und 1982 waren in der sowjetischen Lokomotivfabrik Woroschilowgrad (heute Luhansk in der Ukraine) 709 Exemplare für die DDR gebaut worden. Sie kamen dort vornehmlich vor schweren Güterzügen sowie im Schnell- und Eilzugdienst zum Einsatz.

Wie man es von den Ulmern kennt, zeigt auch ihre jüngste Diesellok-Schöpfung eine Fülle an äußerlichen Feinheiten und elektronischen Spielereien. Bevor sich diese auf der Anlage demonstrieren lassen, ist das Modell aus der üppig ausgestatteten Verpackung zu entnehmen, in welcher es wie bei ESU üblich mit einer Innensechskantschraube auf einem Kunststoffsockel befestigt ist. Der Schlüssel zum Lösen der Schraube klemmt darunter. Der Packung liegen neben einem umfangreichen Handbuch eine Pipette, ein Greifer zur Entfernung des Mittelschleifers zwecks Gleichstrombetriebs, Tauschkupplungen und -frontschürzen sowie ein Abdeckgitter für den Schornstein (für die Vitrine) bei.

Einmal der transportsicheren Verpackung entnommen, liegt die größtenteils aus Metall bestehende Lok mit einem Gewicht von über einem Pfund satt in der Hand. Wer das große Pendant aus eigenem Erleben kennt, wird die ESU-Neuheit unweigerlich mit dem Bild in seiner Erinnerung vergleichen. Das Modell hinterlässt einen überzeugenden ersten Eindruck: Schon das Gehäuse ist äußerst fein detailliert. Doch es sind schließlich die Drehgestelle, an deren filigraner Detailtreue und plastischer Tiefe der Blick einige Zeit hängen bleibt. Die Qualität der Gussteile ist hoch, lediglich an den zwölf Bremszylindern stören bei genauem Hinsehen Gussnähte und unsaubere Angussstellen, sofern diese abhängig von der Montagerichtung oben liegen. Die Montage der aus mehreren Ebenen sowie einer Vielzahl von Teilen, darunter echte Spiralfedern (ohne Funktion), bestehenden Blenden dürfte einigermaßen anspruchsvoll sein. Daraus resultierende Qualitätsmängel waren beim Testmodell jedoch nicht auszumachen.

Das Modell der 132 macht Eindruck mit zahlreichen Licht- und Soundfunktionen

Mit den Luftbehältern, den Luftleitungen sowie den seitlichen Klappen am Tank finden sich auch am Rahmen angesetzte Teile, die zum sehr detailreichen Gesamtbild beitragen. Dasselbe beim Gehäuse: Hier sind beispielsweise filigrane Scheibenwischer, Rückspiegel, Trittstufen und Griffstangen im Führerstandsbereich, durchbrochene Trittbleche, Lampenringe, Lüftergitter an den Stirnseiten sowie Typhone und Lüftergitter im Dachbereich angesetzt. Auch alle Nummern- und Fabrikschilder sind zusätzliche Kleinteile. Die Dichtungen der Windschutzscheiben mit ihren gerade eben zu erkennenden, aufge-

Längst ist diese Lokomotive, die seit 1973 die DR-Gleise und später auch die der DBAG beherrschte, eine Legende. ESU widmet ihr die erste Lok-Neukonstruktion des Jahres in H0.


„Stillgestanden, Genossen!" Schon ist die fabrikneue Diesellok aus der Sowjetunion mit ihrem Interzonenzug und infernalischem Sound vorbeigebrummt.



Die Beleuchtung des Maschinenraums ist auch durch die filigranen Gitter erkennbar.


Unter den feinen Lüftergittern sitzen bewegliche Ventilatoren, die sich bei etwas Luftdruck (von außen) drehen.

Ein Sowjet-Ungetüm



druckten Metallklammern sind in ihrer handwerklichen Ausführung zwar bemerkenswert, doch passen sie nicht zum Vorbildzustand der 70er-Jahre, wurden sie doch erst ab Ende der 80er-Jahre verwendet. Die Rückspiegel sind zwar für den Betriebszustand des Vorbilds ebenfalls untypisch, da sie im ersten Bw meist gleich abmontiert wurden, für den von ESU nachgebildeten Lieferzustand dürften sie aber ebenso gelten wie die vollständig grauen Puffer, welche sich im Einsatz auch nicht lange hielten.

Der Blick durch die Seitenscheiben fällt auf die angedeutete Einrichtung des Maschinenraums, welche allerdings ihre Kunststoffanmutung nicht verbergen kann. Gefälliger sind dagegen die mehrfarbigen Führerstandseinrichtungen.

Höchste Zeit, das Modell aufs Gleis zu setzen: Dank Railcom meldet es sich an einer damit ausgestatteten Zentrale selbstständig an. Nun lässt sich mit der Taste F4 der jeweils in Fahrtrichtung befindliche Führerstand kaltweiß beleuchten. Bevor die nächtliche Fahrt beginnt, sollte mit F14 noch die Führerpultbeleuchtung an- sowie die gegebenenfalls noch den Maschinenraum illuminierende gelbgrüne Beleuchtung abgeschaltet werden. Auch die übrigen Lichtfunktionen sind beeindruckend: Wie gewohnt, gibt es fahrtrichtungsabhängiges Spitzen- und Schlusslicht (beide Seiten können mit F5/F6 einzeln abgeschaltet werden), dazu ein Fernlicht und ein Rangierlicht. Das Letztere entspricht allerdings der Bundesbahn-Vorschrift. SMD-LED sitzen in den



Das Innere des massigen Modells ist vollgestopft mit Elektronik. Ein größtmöglicher Lautsprecher sorgt für brüllende Klänge.

Drehgestellen und sollen dort Bremsfunken imitieren.

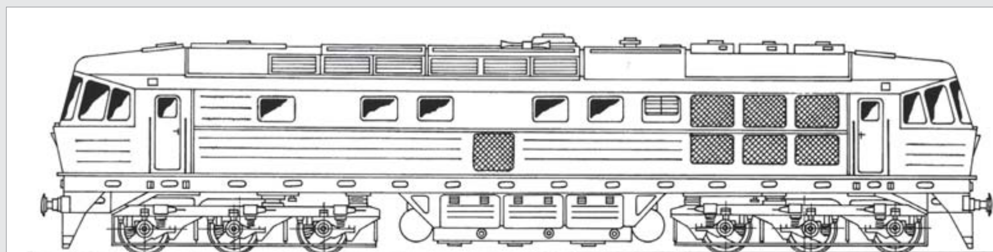
Neben dem Äußeren des Modells dürfte es ohne Zweifel auch der Sound sein, mit welchem ESU besonders beeindrucken möchte. Und in der Tat: Nach einer langen Anlasssequenz erfüllt ohrenbetäubend der markante Klang des Antriebs einer 132 den Raum. Leider war beim Testmodell dabei ein gewisses Scheppern des Lautsprechers nicht zu überhören. Noch vor dem Anfahren kreischen hochfrequent die Fahrmotorlüfter auf und steigern ihren Klang noch mit zunehmender Fahrt. Sofern die Raucherzeugung aktiviert ist, schaltet sich zudem nun deren Lüfter zu, um das Gas mit Druck nach außen zu befördern. Das mehrschichtige Antriebsgeräusch des Vorbilds wird authentisch wiedergegeben. Vermisst wird vom Kenner lediglich das markante Abschwellen des Sounds beim Erreichen einer Fahrstufe oder bei geringerer Auslastung.

Das Motorgeräusch kann nicht nur in seiner Gesamtlautstärke verändert werden, auch Turbolader- und Dieselgeräusch lassen sich einzeln anpassen. Die umfangreichen übrigen Soundfunktionen beinhalten beispielsweise Kurvenquietschen, Schienenstöße, Typhon hoch/tief, zwei Bahnhofsansagen (nicht epochengerecht), den Abfahrtspfiff, Rangierfunk sowie diverse Geräusche von Aggregaten.

MESS- UND DATENBLATT

ModellEisenBahner

132 558 der DR von ESU



ZEICHNUNG: ARCHIV MEB

 STECKBRIEF

Hersteller: ESU, Ulm
Bezeichnung: 132 558-8 der DR
Nenngröße/Spur: H0
Artikelnummer: 31161
Stromsysteme: Gleichstrom/ Wechselstrom; digital
Konstruktionsjahr: 2016
Epoche: IV (Lieferzustand 1978)
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall
Gesamtgewicht: 663 Gramm
Preis: 429 Euro (UVP)
Varianten: DB Cargo, DB AG

 ELEKTRIK

Stromabnahme: Radschleifer an acht Rädern
Digitalfunktionen: 28 Einzelfunktionen von Licht, Sound und Rauch
Decoder: ESU LokSound V4.0 M4

 MECHANIK

Antrieb: Fünfpolmotor mit zwei Schwungmassen, über Kardan-/ Schneckengetriebe auf vier Radsätze
Haftreifen: Vier

 SERVICE

Gehäusedemontage: Lösen von vier Schrauben im Lokrahmen
Zurüstteile: Tauschkupplungen und -schürzen, Auspuffgitter
Bedienungsanleitung: Ausführliches, farbiges Handbuch mit Vorbildgeschichte, technischen Erläuterungen, Pflegearbeiten, Digitalfunktionen; Ersatzteilliste
Verpackung: Karton mit Formschaum; auf Sockel verschraubt

v_0 = umgerechnete Geschwindigkeit

Fahrwerte	Fahrstufe	v_0 (km/h)
v_{min}*	1	1
v_{max}*	128	152
v_{max} Vorbild*	119	120

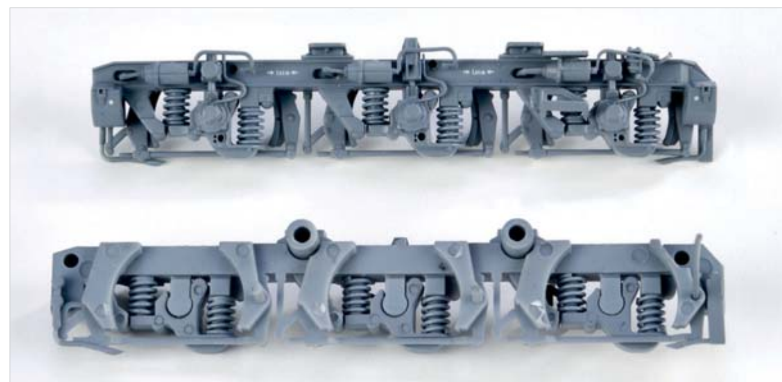
Maßvergleich	Vorbild	1:87	Modell
LüP	20 820	239,3	239,2
Gesamtachsstand	16 050	184,5	183,8
Achsstand Drehgestell	3700	42,5	42,7

Die Effekthascherei mal außen vor gelassen, können sichauch die Fahrleistungen der ESU-132 sehen lassen. An Zugkraft mangelt es dem schweren Ungetüm mit seinen vier Haftreifen nicht. Die Höchstgeschwindigkeit ab Werk liegt mit umgerechnet 152 km/h noch innerhalb der NEM-Toleranz. Ein Pufferspeicher überbrückt kurze Unterbrechungen in der Stromaufnahme.

Im Analogbetrieb kann das Diesellokmodell stark eingeschränkt zwischen 8,5 und zwölf Volt betrieben werden. Der Lichtwechsel sowie das Antriebsgeräusch (ab 6,5 Volt) werden dann automatisch wiedergegeben. □ *O. Haensch*



FOTOS: RAINER ALBRECHT



Der Hingucker schlechthin: Die Drehgestellblenden bestehen aus einem Grundkörper aus Metall, an den beidseitig Kunststoffspritzteile angesetzt wurden. Die (echten) Spiralfedern haben eine vorbildgerechte Anzahl an Windungen.

+++ NEU +++ MODELLEISENBAHNER-EXTRA +++ NEU +++ MODELLEISENBAHNER-EXTRA +++

DER ERSTE WELTKRIEG
UND DIE EISENBAHN



Der Rolle der Eisenbahn im Ersten Weltkrieg geht diese 100-seitige Sonderausgabe der MEB-Redaktion nach. Illustriert mit zahlreichen, zum Teil erstmals veröffentlichten historischen Aufnahmen und Dokumenten werden sowohl die strategisch-militärischen Voraussetzungen als auch die praktischen Einsätze der Militäreisenbahner vorgestellt. Ausgehend von der Vorkriegssituation wird der Bogen über Schlieffen-Plan, Heeresfeldbahn und Eisenbahnpioniere zu den speziellen Eisenbahngeschützen und Panzerzügen geschlagen. Ausführliche Abhandlungen zur Rolle der Eisenbahn auf den Hauptkriegsschauplätzen werden abgerundet durch spezielle Beiträge zu den Lazarettzügen oder zum Eisenbahnaderlass infolge des Waffenstillstandsabkommens an der Westfront. Ein eigenes Kapitel widmet sich dem Spielzeug im Ersten Weltkrieg.

100 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm, Klebebindung, über 200 Abbildungen

Best.-Nr. 911601
€ 10,00



Die Umbauwagen – DB Klassiker

Die Entwicklungs- und Einsatzgeschichte der Umbauwagen werden ausführlich geschildert und einige Autoren erinnern sich an ganz private Erlebnisse mit den grünen Kisten. Modellbahner finden im MEB-Extra zahlreiche nicht alltägliche Fahrzeugkombinationen als Vorbildfoto belegt und im Modell nachgestellt.

84 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm, Klebebindung, über 150 Abbildungen

Bestell-Nr. 911301 I € 12,50 mit DVD



Dampfbahn-Route Sachsen

Seit 2010 ist mit der DAMPFBAHNROUTE Sachsen eine Ferienstraße für Eisenbahnfreunde und Familien entwickelt worden. Naturschönheiten, Sehenswürdigkeiten von Weltruf, Traditionen, Kunst und Kulturgenüsse werden vereint.

84 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm, Klebebindung, über 150 Abbildungen

Bestell-Nr. 911401 I € 12,50 mit DVD

Modell Eisen Bahner

Erhältlich beim Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MEB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, www.vgbahn.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

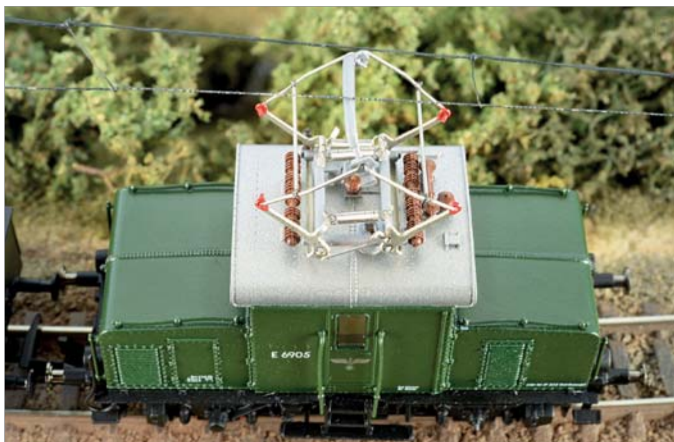
Die N-Nachbildung der E69 05 sollte einen kurzen Zug über eingleisige Strecken ziehen. Ideal wären passende Lokalbahn-Oberleitungsmasten.

Mit Spannung wurde die Neuentwicklung der kleinsten Fleischmann-N-Lok erwartet. Nun rollen die ersten Modelle der E69 05 im Maßstab 1:160 über die Gleise.

LAG-Kraftzwerg

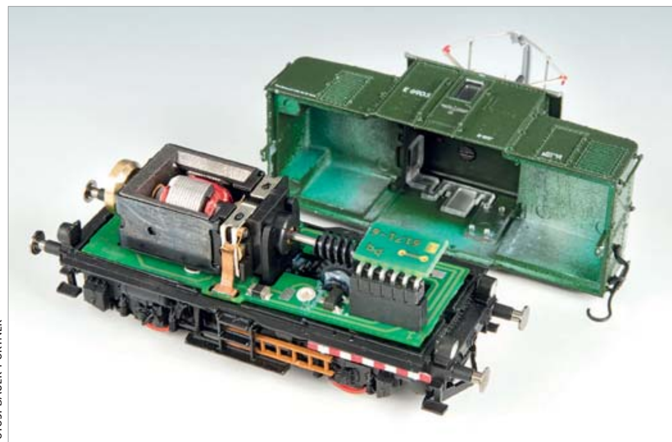
Die stärkste und größte der fünf E-Loks der Baureihe E69 war die 1930 gelieferte E69 05. Gegenüber ihren Schwestern, die für die Lokalbahn Murnau – Oberammergau der LAG gebaut wurden, wirkte sie fast bullig. Die 05 wurde vorwiegend im Güterzugdienst eingesetzt und war bis zur ihrer Ausmusterung im Jahr 1981 zuverlässig in Betrieb. Heute ist sie aktive Museumslok beim Bayerischen Localbahnverein.

Als bullig kann man das Erscheinungsbild der in 1:160 wiedergegebenen Maschine nicht bezeichnen. In maßstäblichen Proportionen umgesetzt, wirkt die N-E69 sehr zierlich, man könnte auch sagen „schnuckelig". Das aus Metall gefertigte Gehäuse unseres Testmodells in Epoche-II-Ausführung zeigt viele stimmig wirkende Details wie Nietenreihen und Lüfterklappen. Alle Griffstangen aus Kunststoff sind eingesetzt, leider aber teilweise etwas verbogen. Dieses Manko lässt sich mit einer Pinzette wegen der Materialspannung



Sehr schön wirkt die Nachbildung des SBS 10-Stromabnehmers. Die krumm montierten Griffstangen muss man vorsichtig geradebiegen.

FOTOS: BAUER-PORTNER



Viel Platz bietet der Innenraum des E-Lok-Winzlings nicht. Der neu entwickelte Motor erweist sich als Schwachstelle des Modells.

nicht ganz beheben. Der schwarze Fahrwerksbereich (Kunststoffblenden) glänzt mit scharfkantigen Gravuren und akkurater Nachbildung aller Bauteile des Vorbilds. Die Bremsklötze liegen eng an den Radreifen an. Unter der Lupe ist die Beschriftung einwandfrei lesbar. Die reinweiße LED-Beleuchtung der großen Reichsbahnlaternen-Nachbildungen wirkt realistisch.

Gelungene Miniatur des kleinen Vorbilds

Das Zweiachs-Fahrwerk weist mit einem kippbaren Radsatz eine Dreipunktlagerung auf und bietet damit höhere Betriebssicherheit auf nicht ganz sauber verlegten Gleisen oder auf Weichen. Auf Haftreifen wurde zugunsten einer besseren Stromabnahme verzichtet, allzu viele Wagen muss man der kleinen Lok ja auch nicht zumuten. Obwohl das Modell vergleichsweise langsam über die Gleise schnurrt, beträgt die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit fast das Doppelte des Vorbildes (50 km/h). Problematisch sind die Langsamfahr- und Anfahreigenschaften. Nur unwillig setzt sich die E69 bei etwa sechs Volt abrupt in Bewegung, knarzende Fahrgeräusche von sich gebend. Das Motorgehäuse erweist sich als in sich instabil und verdreht sich bei Belastung, was wohl zum ungleichmäßigen Lauf mit beiträgt. Fahrtechnisch müsste angesichts des Verkaufspreises mehr geboten werden. □ *Andreas Bauer-Portner*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Fleischmann
- **Bestellnummer:** 737101
- **Rahmen/Gehäuse:** Metall
- **Antrieb:** Vom Dreipol-Motor über Schneckengetriebe auf beide Radsätze
- **Haftreifen:** Keine
- **V_{max}:** 95 km/h (12 Volt)
- **V_{min}:** Zirka 12 km/h (3,5 Volt)
- **Gewicht:** 27 Gramm
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiges Zweilicht-Spitzensignal
- **Schnittstelle:** NEM 651 (sechspolig)
- **Preis:** 199 Euro (UVP)



Auf einer Seite der Lok kann man Leiter und Erdungsstangen als Zurüstteile montieren.

Kaum auf der Nürnberger Spielwarenmesse 2016 erstmals der Öffentlichkeit gezeigt, wird Pikos neues H0-Modell der Baureihe 112/243 schon an den Handel ausgeliefert.



Das Verkehrsrot der DB AG steht der 112 richtig gut. Im Piko-Sortiment durfte die meistgebaute E-Lok-Familie der DDR auf Dauer nicht fehlen.

Wende-Siegerin

Die E-Lok-Baureihe 243 aus den LEW-Konstruktionsbüros (VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler") in Hennigsdorf war eines der markantesten Gesichter der späten DR und jungen DB AG in den 1990er-Jahren. Sie gehörte zu den wenigen DDR-Produkten, die von der Wiedervereinigung profitierten. Während der Automobilbau schnell in die Geschichtsbücher einging und Wartburg, Barkas sowie Trabant rasch das Ende ihrer Produktion erlebten, rettete die gelungene E-Lok-Konstruktion vielleicht den Standort Hennigsdorf.

1982, auf der Leipziger Messe, wurde erstmals die längst legendäre „Weiße Lady" 212 001 gezeigt. Sie repräsentierte die künftige Standard-E-Lok-Baureihe der DR. Ihre Technik entsprach einem Mix aus Bewährtem, aufgefrischt mit modernen Elementen. Die Fahrmotoren waren noch Wechselstrom-Kommutator-Fahrmotoren, obwohl sich zu dieser Zeit mit der eben aufgekommenen Baureihe 120 der Bundesbahn die günstigen Optionen des



Feine Einholmstromabnehmer und eine filigrane Dachausrüstung prägen das Bild der 112 121 in der Draufsicht. Highlight ist allerdings das geätzte Lüftergitter in der linken Lokhälfte.

Drehstromantriebs mit Käfigläufermotoren abzeichneten.

Für den harten Betrieb bei der DR war die gewählte Konfiguration jedoch bestens geeignet. Konstruktiv ausgelegt war 212 001 für 160 km/h, zugelassen für 140 km/h. Da das Streckennetz der DR jedoch nur 120 km/h erlaubte, änderte man die Getriebeübersetzung auf 120 km/h. Das Ergebnis war die Baureihe 243, die in 643 Exemplaren gebaut wurde und nach der Wiedervereinigung schnell die westlichen Bundesländer eroberte.

Als es kurz nach der Wende darum ging, den Verkehr in den neuen Bundesländern zu beschleunigen, erinnerte man sich daran, dass die inzwischen zur 143 mutierte Baureihe ursprünglich für 160 km/h entworfen wurde. So kam es, dass die erste gemeinsame Beschaffung der DR und der DB die Baureihe 212 wurde, eine auf 160 km/h ertüchtigte 243. Im Jahr 1991 orderte die DR 35 Exemplare der neuen 112.0 und ein Jahr später bestellten DB und DR gemeinsam weitere 90 Maschinen der weiterentwickelten 112.1. Der Standort Hennigsdorf, inzwischen unter AEG-Regie, hatte wieder Arbeit. Die 112.1 zeigte gegenüber der 143 sowie der 112.0 einige äußerliche Veränderungen. Am auffälligsten war das Spitzenlicht, das nur mehr aus drei kleinen Lampen bestand, anstelle der fünf markanten Scheinwerfer früherer Exemplare. Piko hat dies selbstverständlich bei seinem Modell der 112 121 berücksichtigt, das als DB AG-Fahrzeug im aktuellen Zustand mit NVR-Nummer auf die H0-Gleise rollt.

Pikos 112 ist akkurat detailliert und gibt das äußere Erscheinungsbild seines Vorbilds auf den ersten Blick perfekt wieder. Fein detailliert präsentieren sich die Drehgestellblenden, sie zeigen alle Charakteristika der 112 und besitzen angenehme Tiefe. Die Dachausrüstung macht einen guten Eindruck und das feine, geätzte Lüftergitter ist ein kleiner Augenschmaus. Blickt man hindurch, kann der H0-Bahner sogar die Nachbildung der Bremswiderstände, die sich darunter befinden, erkennen. Allerdings ist die Anzahl der Stützisolatoren der Dachleitung etwas zu üppig ausgefallen und entspricht eher der Stückzahl, die auf dem Dach einer 243 vorzufinden ist. Da ist zu vermuten, dass die 112 und die ebenfalls angekündigte 243 dieselbe Dachausrüstung besitzen.



Die 112.1 erhielten später eine Zugzielanzeige und landeten im Nahverkehr, obwohl sie ursprünglich für den Fernverkehr gedacht waren.

Zwar sind die klaren Scheiben in den Führerständen spaltlos eingesetzt, die Dichtungsgummis an den Seitenscheiben wirken jedoch ein wenig wie Zierringe. Sehr schön ist der Zugzielanzeiger, der nicht auf die Scheibe gedruckt, sondern separat dahinter eingesetzt ist. Die Handläufe an den Einstiegen und an der Front sind freistehend ausgeführt.

112.1 – Symbol der Wiedervereinigung

Die Lackierung ist makellos und zeigt weder Schwachstellen noch Einschlüsse. Eine gestochen scharfe Bedruckung erlaubt es, die wichtigsten Informationen über 112 121 abzulesen, so etwa das Untersuchungsdatum „12.11.2014" sowie die Cottbuser Zugehörigkeit der DB Regio-Lok.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Bestellnummer:** 51700 (analog)
- **Rahmen/Gehäuse:** Metall/Kunststoff
- **Antrieb:** Vom Mittelmotor über Kardanwellen und Schneckengetriebe auf alle Radsätze
- **Haftreifen:** Zwei
- **V_{max}:** 221 km/h (12 Volt)
- **V_{max}Vorbild:** 160 km/h bei 8,9 Volt
- **V_{min}:** 8 km/h (1,6 Volt)
- **Gewicht:** 356 Gramm
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiges Dreilicht-Spitzen- und Schlusssignal
- **Schnittstelle:** PluX22
- **Preis:** 164,99 Euro (UVP)

Vitrinentauglich wäre das Modell also, aber Piko-Fahrzeuge werden nicht für die Vitrine entworfen, sondern für den zuverlässigen Betrieb auf der Modellbahn.

Zunächst fällt das sehr ruhige Laufverhalten auf. Leise dreht das H0-Modell seine Runden und erreicht nach angemessener Einfahrzeit bei zwölf Volt eine Höchstgeschwindigkeit von 221 km/h. Der Auslauf aus dieser Geschwindigkeit beträgt sehr gute 31,5 Zentimeter. Bei einer Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h liegt das Maximaltempo beim Modell noch in der NEM-Toleranz, die bis 224 km/h reicht. Die Zugkraft der 112 in 1:87 ist für vorbildgetreue Züge völlig ausreichend. Insgesamt ist Piko mit der 112 121 ein zeitgemäßes Modell gelungen, mit kleinen Ungenauigkeiten, die den guten Gesamteindruck aber nicht trüben. □ *al*



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Sehr aufgeräumt zeigt sich das Innere der 112. Platz für einen Decoder und einen Lautsprecher ist vorgesehen, wie das bei zeitgemäßen Neuentwicklungen heutzutage üblich ist.



In manchem Detail erkennt man die Interpretationsspielräume der beiden Hersteller: links das Modell von Arnold, rechts das von Fleischmann.

In etwa zur gleichen Zeit erschienen die beiden N-Modelle der Baureihe 245 der DBAG für die Baugröße N von Arnold und Fleischmann. Ein Anlass für den direkten Vergleich.

Nummer 7 und 8

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Arnold
- **Bestellnummer:** HN2209
- **Rahmen/Gehäuse:** Metall/Kunststoff
- **Antrieb:** Vom Fünfpol-Mittelmotor (schräg genutet) über Schneckengetriebe auf alle Radsätze; zwei Schwungmassen
- **Haftreifen:** Zwei (außen, diagonal)
- **V_{max}:** 257 km/h (12 Volt)
- **V_{max}Vorbild:** 160 km/h bei 9,6 Volt
- **V_{min}:** Zirka 7 km/h (3,2 Volt)
- **Gewicht:** 76 Gramm
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiges Dreilicht-Spitzen- und Schlusssignal, Zugzielanzeiger
- **Schnittstelle:** Next18
- **Preis:** 179,90 Euro (UVP)

Nach fünf verschiedenen H0-Umsetzungen und einer TT-Version sind nun die letzten beiden Modelle der 245, das siebte und achte, lieferbar. Arnold und Fleischmann teilen sich den Kuchen in der Baugröße N. Für unseren Vergleichstest standen uns das Arnold-Modell der 245 001 (analog) in der Ursprungsausführung und die Fleischmann-245 008 (digital mit Sound) in Serienversion zur Verfügung. Der Vergleich hat demnach keine Modelle identischer Vorbilder zum Gegenstand, auch die Vorteile der Digitalversion (günstigere Fahreigenschaften, Zusatzfunktionen) können bei der Wertung keine Rolle spielen. Dennoch lassen sich einige Unterschiede in der Modellumsetzung zwischen beiden Herstellern feststellen.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Fleischmann
- **Bestellnr.:** 724501/724571 (analog/Sound)
- **Rahmen/Gehäuse:** Metall/Kunststoff
- **Antrieb:** Vom Dreipol-Mittelmotor über Schneckengetriebe auf alle Radsätze; eine Schwungmasse
- **Haftreifen:** Zwei (innen, diagonal)
- **V_{max}:** 172 km/h (Fst. 28)
- **V_{max}Vorbild:** 160 km/h bei Fst. 25
- **V_{min}:** 2 km/h (Fst. 1)
- **Gewicht:** 79 Gramm
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiges Dreilicht-Spitzen- und Schlusssignal, Zugzielanzeiger
- **Schnittstelle:** NEM 651
- **Preis:** 159/239 Euro (UVP analog/Sound)



Die 245 zeichnen sich durch eine umfangreiche Beschriftung mit Piktogrammen aus. Fleischmann hat dies vollständig nachgebildet.



Arnold hat nicht alle Bauteile im Bereich des Fahrzeugbodens nachgebildet. Die Beschriftung ist jedoch lupenrein.

Arnold: Aus einer normalen Spielentfernung von etwa 50 Zentimetern betrachtet, erscheint das Arnold-Modell auf den ersten Blick detailreicher. Dies liegt in erster Linie an den dunkel abgesetzten Seiten- und Dachlüftern und den dunkel angelegten Auspuff-Segmenten. Aber auch die Gravuren sind insgesamt bei Arnold etwas prägnanter und maßstäblich leicht überzeichnet. Deutlich ist das beispielsweise an den Aufstiegs-Griffstangen oder Türklinken zu sehen. Beim Vergleich der Lokfronten fallen die zierlicheren Hörner (vorbildgerecht in unterschiedlicher Größe), die dunkel ausgelegten Scheinwerfer und die Nachbildung von nur zwei Steckdosen (gelb angelegt) unterhalb der Frontfenster auf. Die grauen Puffer mit nachgebildeten Schmierspuren erscheinen durchaus vorbildgerecht, zieht man Vorbildfotos zu Rate. Zur Detaillierung der Front und der Pufferträger liegen feine Bremsschlauchattrappen, Austauschteile für einen geschlossenen Schneeräumer, jedoch nur vereinfachte Kupplungshaken bei. Die Nachbildung des Fahrzeugbodens und der Drehgestelle gibt keinen grundsätzlichen Anlass zur Kritik, jedoch fallen einige fehlende Bauteile auf, beispielsweise die Sandkästen oder die Drehgestell-Anlenkung unterhalb des grauen Rahmens. Die Scheibenbremsen sind akkurat aufgedruckt. Die Beleuchtung mit Weiß-Rot-Lichtwechsel wirkt realistisch. Die Fahreigenschaften der Arnold-Lok sind ausgeglichen, auch wenn die Höchstgeschwindigkeit (zehn Prozent über der großzügigen NEM-Vorgabe) niedriger ausfallen dürfte. Die Langsamfahrt entsprechend der gewählten Übersetzung gelingt ebenfalls nicht einwandfrei.

Fleischmann: Insgesamt fällt die Detaillierung des Modells im Vergleich zierlicher und vollständiger aus. Die Gravuren sind

Fahreigenschaften und Details differieren

etwas scharfkantiger (oder der Lack etwas dünner), manche Details zusätzlich berücksichtigt. Ein Beispiel sind die angravierten Auflagen für die Zugantennen und deren unterschiedliche Verteilung über Führerstand 1 und 2. Von den angesetzten Griffstangen an den Fahrzeugecken profitiert der Modelleindruck jedoch nicht wirklich. Die Beschriftung ist im Vergleich etwas deutlicher, auch weil das Weiß besser deckend ausfällt als bei der Konkurrenz. Auffällig ist die aufgedruckte Schleppgeschwindigkeit von nur 80 km/h, welche für die erste Zeit des Planbetriebs so richtig ist. Beim Arnold-Modell ist dort „160" angeschrieben, alle Loks dürfen heute aber nur mit 140 km/h im Schlepp laufen. Die Fahreigenschaften entsprechen bei der getesteten digitalen Fleischmann-Lok weitgehend den Vorbildwerten, die Analog-Version kann jedoch davon abweichen. Die Geräuschentwicklung ist etwas niedriger als beim Arnold-Modell, was der Sound-Lok zum Vorteil gereicht.

Beide Modelle sind ansprechende Umsetzungen der modernsten DB AG-Diesellok. Auf den ersten Blick kann Arnold durchaus überzeugen. Fleischmann punktet dafür mit zusätzlichen Details. □ *abp*



Die Loks stehen verdreht zueinander. Oben: Arnold. Bei diesem Modell fällt am Dach die zusätzliche dunkle Lackierung auf.



FOTOS: BAUER-PORTNER

Das Arnold-Modell der 245 weist prägnantere Gravuren auf, dafür sitzt der Lokkasten leider etwas zu hoch über dem Gleis.



Feinere, aber auf den ersten Blick auch schlechter zu erkennende Strukturen zeichnen das maßstäbliche Fleischmann-Modell aus.



Der Qualm wurde nur digital für unser Bild erzeugt, doch der Dreizylinder-Sound der 44 9116 klingt sehr echt.

Die Kohlestaub-Version der 44 ist eines der neuen Roco-Dampflokmodelle, die mit hochwertigem Sound von Henning ausgeliefert werden.

Echt-Sound in H0

Das Quietschen beim Anfahren macht den kleinen Unterschied. Man muss genau hinhören und die Dampfloktechnik verstehen, um tatsächlich eine wirklichkeitsnahe digitale Geräuschentwicklung im Modell zu ermöglichen. Das Quietschen entstammt einer Original-Aufnahme von 44 1093, deren Regler-Betätigung wohl nicht sauber geschmiert war. Das Geräusch der offenen Zylinderhähne bei der Anfahrt, ein kunstvoller, langer Pfiff, die DR-Bahnhofsdurchsage ohne jegliche Kundennähe, das alles zeichnet einen guten Sound aus. Zusatzgeräusche wie das der Luftpumpe, des Injektors, des Sicherheitsventils oder des im Vergleich zur Ölfeuerung leiseren Kohlenstaub-Brenners machen die Beschäftigung mit der 44 zur Freude. Beim Aufdrehen des Reglers klingt die H0-44 richtig laut, bald geht die Lautstärke bei unveränderter Reglerstellung etwas zurück, bei Rücknahme der Fahrstufe folgt der Übergang in den Leerlauf, der mit F 15 auch manuell erzeugt werden kann. Für ein realistisches Fahrvergnügen sollten Abfahr- und Bremsverzögerung möglichst hoch eingestellt werden. Das Roco-Modell ist immer noch sehr gut in der Ausführung. Die Detaillierung von Kessel und Fahrwerk gibt keinen Anlass zu nennenswerter Kritik. Die 44 weist mit Tenderantrieb und Kardanwelle zur Lok – alle Lok- und zwei Tender-Radsätze mit vier Haftreifen sind angetrieben – perfekte Fahreigenschaften auf.

Lohnen sich 50 Euro Sound-Aufpreis? Für jemanden, der sich Dampflokliebhaber nennt, auf jeden Fall. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gutes Lok-Modell der 44; sehr gutes, realistisch wirkendes Soundprojekt*

KONTRA: *Sound-Übergang zum Leerlauf etwas abrupt*

BESTELLNUMMER: *72231*

PREIS: *369 Euro*

URTEILE:



FOTOS (3): RAINER ALBRECHT

Der 2'2'T32,5 Kst zeigt alle Merkmale des großen Vorbildes, beispielsweise die Betätigungsstangen für die Wasserkastendeckel aus Draht.



Auch die Lage des Luftbehälters auf dem Umlauf zeichnet die Kohlenstaubversion der 44 aus. Das Fahrwerk bietet viel für das Auge.

Die neue Minitrix-P8 wurde nun in einer Epoche-IV-Version nach dem Vorbild der bis 1972 eingesetzten Tübinger 038631 mit preußischem Tender ausgeliefert.

Eine der Letzten

Technisch entspricht das Modell mit Schlepptender der im MEB 03/2016 getesteten 781001 mit Neubau-Kurztender. Der Antrieb mit Faulhabermotor im Lokkessel ermöglicht es Minitrix, unterschiedliche Tender-Versionen mit geringem Aufwand zu realisieren. Der Decoder und der Lautsprecher des derzeit nur in Soundversion lieferbaren Modells liegen im Tender. Erstaunlich sind die Klangfülle und der Realismus der digitalen Geräusche, welche mittlerweile auch in Spur N möglich sind. Der hohe Kaufpreis wird so durch großes Spielvergnügen weitgehend erträglich. Der zu weit ausgefallene Lok-Tender-Abstand wird durch bewegliche, dünne Blenden gut kaschiert. Auffällig ist die Nachbildung des Indusikastens auf der Lokführerseite des Führerhauses, leider wurde aber der Indusi-Magnet am Fahrwerk vergessen. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Detaillierung; Fahrwerk mit feiner Steuerung; Finish; sehr gute Fahreigenschaften; Sound; Beleuchtung*

KONTRA: *Preis; Indusimagnet*

BESTELLNUMMER: *16384*

PREIS: *399,99 Euro*

URTEILE: ⌛⌛⌛⌛



Rundum gelungen ist das Erscheinungsbild der neuen P8 von Minitrix, nun mit dreidomigem Kessel.

In einer Sonderserie erscheint das neue Arnold-Modell der SNCF-CC72000 bei Modellbahn-Union/DM-Toys: CC72030 in den „Tricolore"-Nationalfarben.

Vive la révolution

An 200 Jahre Revolution erinnerte man 1989 in Frankreich unter anderem mit einer Diesellok in Speziallackierung. CC72030 des Depot Chalindrey trug den auffälligen Sonderlack, der nun auch eine Exklusiv-Version der neuen SNCF-CC72000 für Spur N von Arnold ziert.

Vor allem in der getesteten Sound-Version bietet die auch in der Verkleinerung noch imposante Diesellok einiges, was dem betagten Minitrix-Modell der gleichen Baureihe mittlerweile abgeht. Dank Next18-Schnittstelle sind 24 Licht- und Soundfunktionen abrufbar. Das Soundprojekt im ESU-Decoder ist gut auf die jeweilige Fahrsituation (langsames Anfahren, Zurücknehmen des Reglers) abgestimmt, der schrill pfeifende Turbolader lässt sich auch abstellen. Keine Wünsche offen lässt die Detaillierung, Hingucker sind die geätzten Gitter über den beiden Dachlüftern. Die Drehgestellblenden sind sehr scharfkantig graviert, die Bremsklötze sitzen allerdings nicht in Radebene. Auch die komplizierte Lackierung ist tadellos ausgefallen, die Anschriften sind exakt aufgedruckt. Die Fahreigenschaften zeigen sich dank zweier Schwungmassen ausgeglichen, das Fahrgeräusch ist angenehm leise. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; Fahreigenschaften*

KONTRA: *Sound klingt insgesamt etwas blechern*

BESTELLNUMMER: *HNS2336S*

PREIS: *279,99 Euro*

URTEILE: ⌛⌛⌛⌛ and a half



Ein französisches Unikat ist nun auch auf N-Gleisen einsetzbar. Das Arnold-Modell ist sehr gut gelungen.



Die digitalen Ee 3/3-Modelle können neben den Sound- auch einige Lichtfunktionen aufweisen.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Detaillierung; sehr saubere Lackierung und Bedruckung; Fahreigenschaften*

KONTRA: *Nur im Doppelpack; zwei Lampen ohne Streuglas*

BESTELLNUMMER: *36332*

PREIS: *499,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

Von Märklin sind nun die schweizerischen „Glättiese“, die Ee 3/3-Rangierloks der SBB, zu haben.

Doppelt glatt

Was dem Schweizer sein „Glättiese“, ist dem Deutschen sein Bügeleisen. Die Loks mit dem treffenden Spitznamen werden nun im Doppelpack als H0-Modelle ausgeliefert. Die grüne und die rotbraue Ee 3/3 überzeugen durch sehr schöne Detaillierung und ein interessantes Fahrwerk mit Schrägstangenantrieb. Der mfx-Decoder ermöglicht vier Licht- und neben dem etwas merkwürdigen Fahrgeräusch acht Zusatzsounds. ☐ *abp*



Das Fahrwerk mit Stangenantrieb ist mit feinen Bauteilen gut nachgebildet. Zurüstteile für die Pufferträger liegen bei.

Mit der SP 45 der polnischen Staatsbahn PKP bietet Piko das H0-Modell einer Standarddiesellokomotive an, die auch über die Grenze nach Deutschland kam.

Polski-Fiat

Einen „Polski-Fiat“ gibt es nicht nur auf der Straße, werden doch auch die PKP-SP 45 aufgrund ihres in Lizenz gebauten Motors scherzhaft „Fiat“ genannt. Bei Piko ist ein Modell der Ursprungsreihe mit Dampfheizung (SP) nun in H0 erhältlich. Es entspricht der gewohnt soliden Piko-Qualität. Das Gehäuse ist sauber graviert, die Drehgestelle beeindrucken durch Tiefe und Detailfülle mit Ansetzteilen. Solche finden sich ungeachtet des attraktiven Preises zahlreich auch am Gehäuse. Der Antrieb wirkt auf vier Achsen mit zwei Haftreifen. Die Fahreigenschaften sind ausgezeichnet und überzeugen auch bei Kriechfahrt (3 km/h). Die Höchstgeschwindigkeit liegt innerhalb der NEM-Empfehlung. ☐ *oh*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Antrieb; Fahreigenschaften; saubere Gestaltung in Form und Farbgebung; zahlreiche Ansetzteile; Ätzgitter; Preis*

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: *96300*

PREIS: *139,99 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒☒



Mit Dampfheizung ausgestattet, liefen die SP 45 bis 1999 vorrangig im Reisezugdienst.

FOTOS: RAINER ALBRECHT



Die dominanten Scheinwerfer mit integriertem Schlusslicht gibt das Modell authentisch wieder.

MODELLEISENBAHN
LIVE UND HAUTNAH

Die Themen:

Großanlage Katzenforst (DB)
DR in Sachsen
Modellbahn auf Reisen
Die neue 01.5 von Märklin
Lokkran von Joswood

Best.-Nr. 7545 • 14,80 €



WEITERE FASZIERENDE MOBATV-AUSGABEN



DVD Best.-Nr. 7542
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7543
€ 14,80



DVD Best.-Nr. 7544
€ 14,80

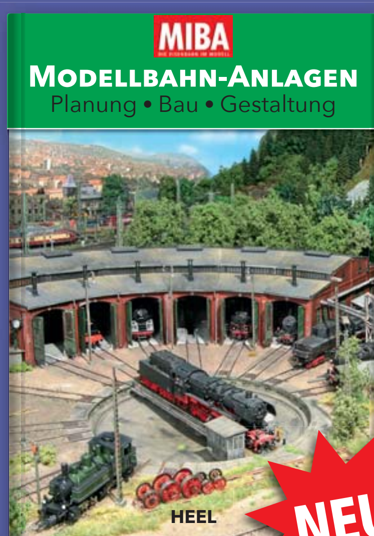


DVD Best.-Nr. 7706
€ 14,80

RioGrande-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481100 • E-Mail bestellung@vgbahn.de • www.modellbahn-tv.de • www.riogrande.de • www.vgbahn.de

MIBA-BUCH

Modellbahnen planen und bauen



Modellbahn-Anlagen

Mit leicht verständlichen Texten und illustriert durch brillante Fotos geben renommierte Autoren der ältesten deutschen Fachzeitschrift MIBA-Miniaturbahnen allen Modellbahnern praxisnahe Hilfestellung auf dem Weg zur perfekten Wunschanlage.

- Viele clevere Tipps für Praktiker und Fortgeschrittene
- Kreative Hilfe für Planung und Realisierung der eigenen Traumanlage
- Mit dem Profi-Wissen der MIBA-Autoren und kreativen Ideen in wenigen Schritten zum Anlagen-Experten

224 Seiten im Format 21,3 x 28,6 cm, Hardcover, ca. 450 Abbildungen
Best.-Nr. 15088141 | € 14,99

Das große Gleisplanbuch

240 Seiten, Format 21,3 x 28,6 cm, Hardcover, mit 111 farbigen Gleisplänen, 75 3D-Schaubildern, über 90 Skizzen und Zeichnungen sowie mehr als 100 Fotos
Best.-Nr. 15088129 | € 14,99



MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL www.miba.de

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81-0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de



Einzelgänger: Nur sieben Wagen zweiter Klasse (Bmhe) wurden ausgeliefert. Der Beliebtheit der Modelle tut dies keinen Abbruch.

Einen großen Wunsch der Reichsbahn-Fans unter den Modellbahnern hat A.C.M.E. mit den H0-Modellen der Komfortwagen aus Bautzen erfüllt.

Schmuck-Zug

Die Farbe macht es: Das bordeauxrote Fensterband mit dunkel getönten Scheiben und die durchgehenden, hellgrauen Seitenflächen verliehen einem Zug, gebildet aus modernen DR-Komfort-Wagen (siehe auch Seiten 42 bis 44), einiges an Eleganz.



Für den Zugschluss oder die Vitrine liegen Zurüstteile bei.

Nun können die H0-Bahner sehr schön ausgeführte Modelle dieser beliebten Exoten aus den letzten Jahren der DR auf ihren H0-Anlagen einsetzen oder damit ihre Vitrinen schmücken.

Die unverkürzten Wagen im Maßstab 1:87 zeichnen sich durch tadellose Lackierung in korrekt wirkenden Farbtönen aus. Der gelbe Erste-Klasse-Streifen lässt nur unter der Lupe kleine Unsauberkeiten erkennen. Die dunkel getönten Fenster mit Nachbildungen der schwarzen Gummidichtungen sitzen perfekt im Gehäuse. Die Beschriftung ist vollständig und einwandfrei entzifferbar. Auch die Anschriften für die richtigerweise am Modell fehlende Magnetschienenbremse sind zu entdecken. Am reichlich bestückten Wagenboden vermisst man kein Detail, viele Bauteile sind gesondert angesetzt, freistehende Leitungen und Bremslösezüge erfreuen das Auge.



Die Modellbestuhlung im Wagen erster Klasse mit Trennwand.

Das Gehäuse lässt sich ohne Probleme abnehmen, um eine Innenbeleuchtung oder sitzende Figuren nachrüsten zu können. Unter der Bestellnummer 55140 ist auch ein Zweier-Set mit Wagen der 2. Klasse zum Preis von 135 Euro (UVP) zu haben. □ *abp*



Die Zuglaufschilder verweisen auf die Einsatzmöglichkeit in internationalen Modellzügen.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Detaillierung, Farbgebung und Bedruckung*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *55121*

PREIS: *199 Euro (UVP 3er-Set)*

URTEILE:

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar

KOMPAKT

Staubsilowagen in N von NME



Einen in ganz Europa anzutreffenden Behälterwagen für den Baustofftransport hat sich NME mit dem 82 m³-Uacns vorgenommen. Das N-Modell gibt den Charakter des zum Großteil aus Aluminium bestehenden Fahrzeugs treffend und sehr gut detailliert wieder und punktet mit einer aufwendigen, gut lesbaren Bedruckung in sieben Farben. Neben der abgebildeten „VTG Holcim"-Variante, erhältlich mit vier Nummern, erscheinen zwei Modelle mit „GATX"- und „Wascosa"-Beschriftung. □ *oh*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Aufwendige, sehr saubere Bedruckung; filigrane Detaillierung mit geätzter Aufstiegsleiter*

KONTRA: *Preis; Drehgestelle*

BESTELLNUMMER: *203609*

PREIS: *44,90 Euro (UVP)*

URTEILE:

Längst ist der „Henning-Sound" kein Geheimtipp mehr, sondern eine etablierte Marke. An seinen komplexen Soundprojekten tüftelt Matthias Henning wochenlang.

Immer einen Ton voraus



Gemeinsam mit seiner Frau Heidrun betreibt Matthias Henning die „Modellbauwelt" im Zentrum von Arnstadt. Dort verhilft er auch zahlreichen Modellen zu einem vorbildgerechteren Klang.



Arnstadt hat unter Eisenbahnfreunden insbesondere durch sein historisches Betriebswerk Bekanntheit erlangt. Modelleisenbahner denken bei der Kleinstadt indes oft auch an Matthias Henning. Der gebürtige Arnstädter, Jahrgang 1961, eröffnete dort 1999 seinen Modellbahnladen. Spät angesichts der Entwicklung der Branche, wie er eingesteht, ein schwerer Unfall hatte den Elektromonteur für Schaltanlagen 1996 zur Aufgabe seines Berufes gezwungen.

Als er um 2000 die ersten ESU-Sounddecoder kennenlernte, erkannte Henning das Potential und glaubte an ihre schnell zunehmende Verbreitung: „Die haben damals noch 250 Mark gekostet und waren riesengroß. Ich hatte zwar Bedenken bei dem Preis, aber ich plante dennoch, mich damit zu profilieren". Matthias Henning erinnert sich auch an den Anfang: „Nach ein, zwei Jahren erstellte ich mit dem ‚ESU Lok-Programmer' aus alten Schmalfilmvertonungen erste eigene Sounds. Für das Ludmilla-Projekt beispielsweise hatte ich noch eine Aufnahme aus dem heimischen Bw Arnstadt. Die kann man heute nicht mehr bekommen, denn originale Loks fahren nicht mehr." Alle alten Aufnahmen hat Henning digital archiviert, da Tonbänder schließlich nicht ewig halten. Mit Audioeditier-Programmen auf dem Computer werden die Originalaufnahmen für die Verwendung in Lokmodellen aufbereitet.

Die ersten Projekte: Es begann mit alten Tonbändern

Inzwischen erstellt er auch neue Aufnahmen. So zeichnete er den Sound der V 100 und V 180 in Erfurt und Sömmerda selbst auf: „Die V 100 war ein Leckerli! Die Lok vom Erfurter Bahnservice hatte einen gerade generalüberholten Originalmotor drin. Der klang so sauber, als käme er direkt vom Fließband." Für einige Projekte hat Matthias Henning auch seine Spione, wie er sie scherzhaft nennt: Helfer, die gezielt Tonaufnahmen für ihn anfertigen. Auf diese Weise entstanden zum Beispiel die Sounds sächsischer Schmalspur-Dampflokomotiven. „Jens Petermann und ‚De Bimmlbahner' sind mit Ideen auf mich zugekommen. Ich habe ihnen dann mitgeteilt, was ich genau brauche, also beispielsweise eine saubere Aufnahme einer Anfahrt oder der Pumpe ohne Nebengeräusche", erzählt Henning.

Dagegen war die Recherche über Aufnahmen von LVT mit 6VD 18/15-Motoren

eine große Herausforderung: „Es gibt längst keine LVT mit dem Original-Antrieb mehr. Es hat zweieinhalb Jahre gedauert, um solche Aufnahmen aufzutreiben. Jetzt ist das Soundprojekt endlich in Arbeit."

Viel Zeit nehme auch die Programmierung in Anspruch, so Matthias Henning: „Wenn ich alle Aufnahmen habe, brauche ich für ein mittleres Projekt eine gute Arbeitswoche. Beim LVT hingegen hat allein das Grundgerüst zwei Wochen gedauert. So ein Schaltgetriebe ist die Oberliga!"

Als lokaler Händler müsste Henning angesichts der Online-Preise dem Internet

Erfolgreiches Konzept: 15 Jahre „Henning-Sound"

eigentlich kritisch gegenüberstehen. Doch es hat auch für ihn Vorteile, wie er feststellt: „Ohne das Internet wären meine Sounds nicht so schnell bekannt geworden." Zuerst machte Matthias Henning sich im Arnstädter Modellbahnclub einen Namen, dann sprach sich dieser allmählich weiter herum. Zwei Messeauftritte gemeinsam mit ESU vor etwa zehn Jahren waren schließlich Hennings Durchbruch und die Häufigkeit der Anfragen zu seinen Soundprojekten nahm immer mehr zu.

Da seine Kapazitäten nun nahezu ausgeschöpft sind, muss er schweren Herzens inzwischen individuelle Umbauaufträge ablehnen. Mit seinen eigenen Umbauten, den Standarddigitalisierungen, dem Flashen oder Updaten der Sounds in Kundenmodellen und vielen kleinen Alltagsreparaturen ist eine Arbeitswoche reichlich ausgefüllt. Im Auftragsregal liegt Arbeit für zwei Jahre. Ein glücklicher Umstand ist die Tatsache, dass er nicht mehr werben muss. Das nehmen ihm die vielen zufriedenen Kunden ab, wofür Matthias Henning sehr dankbar ist.

Seit 2008 arbeitet Henning auch für Zimo. Unter www.zimo.at kann man sich die Soundprojekte direkt aus der Database herunterladen. Auch Doehler & Haass (www.doehler-haass.de) beliefert Henning seit 2015 direkt. □ *Olaf Haensch*



FOTOS: OLAF HAENSCH



Auf dem Prüfstand werden die Decoder von ESU, Zimo sowie Doehler & Haass mit den Soundprojekten geflasht. Alles ist elektronisch abgesichert, so dass kein Decoder versehentlich zerstört werden kann.



Einen Bahnhof aus der Heimat haben sich die Eisenbahnfreunde Kaufbeuren e.V. zum Vorbild für ihre transportable H0-Anlage genommen.

Mit Volldampf durch die Landstation

Erinnern Sie sich noch? Vor knapp 19 Jahren war der Bahnhof Pforzen, die Vereinsanlage der Eisenbahnfreunde Kaufbeuren, schon einmal Thema im MODELLEISENBAHNER. Seinerseits war die Anlage nagelneu, und sie wurde mit dem dritten Preis im damaligen Anlagenwettbewerb ausgezeichnet.

Seitdem ist viel Wasser die Wertach hinabgeflossen und der Verein musste einen harten Schlag verkraften. Auch nur mit Hilfe von Wasser konnten dessen Auswirkungen in erträglichem Rahmen gehalten werden: Am 2. April 2002 hatten zwei junge Burschen nichts Besseres zu tun, als unter einem der beiden Bahnpostwagen des Vereins zu zündeln. Der Wagen mit der Anlage, ein Post-b/14,5, fing Feuer und war letztendlich nicht zu retten. Ein Schock für die Mitglieder. Doch nach kurzer Wiederfindungsphase konnte ein neuer, nun 26,4 Meter langer Postwagen erworben und wieder im Bereich des Bahnhofs Kaufbeuren aufgestellt werden.

Nach einem Brand entsteht die Anlage neu

Die Anlage traf es glücklicherweise weniger schlimm als befürchtet. Nur eines der 18 Segmente musste aufgegeben werden. „Den Neubau erkennt man am etwas helleren Schotter“, erklärt Markus Peschel, Vorsitzender der Eisenbahnfreunde seit 2007. „Auch der Güterschuppen auf diesem Segment musste natürlich neu gebaut



Von Süden her rollt ein Personenzug mit illustrer Bespannung in Pforzen ein: Die 18.6-Umbauloks mussten sich in ihren letzten Tagen mit niedrigen Diensten begnügen.



Liebe zum Detail: Auf der Rückseite des prächtigen Allgäuer Bauernhofes (Bild links) wurde die komplette Inneneinrichtung des Stalls mit darüberliegender Scheune nachgebildet.

werden, mit allen Verstrebungen und Details, die auch das längst abgerissene Vorbild auszeichneten." Auf der „Modell-Hobby-Spiel" in Leipzig 2015 diente er, frisch aufgebaut, als Motiv für eines der Bilder. „Die Hitze des Brandes kroch dummerweise auch durch die Bohrungen für die Weichenantriebe. Alle Stellschwellen mussten wir deshalb austauschen", erinnert sich Peschel. Auch sonst hielt vieles der Hitze nicht stand oder wurde zumindest unansehnlich. Die Belaubung und Begrünung mussten vollständig erneuert werden. „Das war natürlich viel Arbeit, doch im Ergebnis hat es sich gelohnt, die Anlage wirkt jetzt wieder frischer." Einige neue farbige Akzente erkennt man auf den 2015 angefertigten Bildern, vergleicht man sie mit denjenigen aus dem Jahr 1997. „Das war uns wichtig, wir wollten nicht alles Ton in Ton, wie man es beispielsweise von belgischen oder holländischen Anlagen kennt. Der Zuschauer soll etwas Anregendes zu sehen bekommen", erklärt der Vorsitzende. Der Bahnhof Pforzen, an der Kursbuchstrecke 970 zwischen Buchloe und Kaufbeuren liegend, wurde nach den Originalunterlagen der DB im Zustand der späten 50er-



Schnappschuss von der Bahnhofstraße aus: Gerade rechtzeitig vor der Abfahrt der 39 rollt auch eine 64 in Pforzen ein.



FOTO: SLG. HARTMUT KLUST

Die Besonderheit des Bahnhofs Pforzen war seit den 1940er-Jahren der Anschluss ins „Gelände". So bezeichnete man das Areal der ehemaligen Dynamit AG. Die provisorische Verlängerung der Straßenbrücke aus den Kriegsjahren mit dem freistehenden Widerlager und einer Holzkonstruktion blieb lange so erhalten und wurde auch im 1:87-Modell authentisch umgesetzt.

Jahre nachgebaut. „Allerdings in der Länge etwa um die Hälfte verkürzt," weiß Peschel und erklärt: „Das hat nicht nur Platzgründe. Hätten wir den Bahnhof in maßstäblicher Länge gebaut, würde er vielleicht etwas langweilig wirken." Das kann man vom H0-Pendant der Kaufbeurer nicht behaupten. Die vielen, den Originalen nachgebauten Gebäude faszinieren auf den ersten Blick, sei es ein prächtiger Bauernhof oder ein einfaches Wärterstellwerk. Liebevoll wurden die vielen Details entlang der Strecke gestaltet. Wie kam es dazu, gerade diesen, doch eher unwichtigen Bahnhof nachzubauen? „Wir haben im Verein lange gegrübelt, wie unsere Anlage aussehen sollte, welches Vorbild wir wählen sollten. Naheliegend war natürlich Kaufbeuren, doch die Lage des Bahnhofs in einer S-Kurve konnten wir in unserem Postwagen nicht nachbilden." Im Verein hatte sich jedoch



Das Modell des Güterschuppens war zur Ausstellung in Leipzig gerade fertiggestellt. Der Schi-Stra-Bus nach Füssen wechselte in den 50er-Jahren in Pforzen von der Straße auf die Schiene.



Noch ein Schnappschuss von der Straße aus, der Fotograf traute sich offensichtlich zunächst nicht richtig an die Gleise heran. Hinter dem Kohlenladegleis verlässt die 39 den Bahnhof mit ihrem Schnellzug in Richtung Buchloe.

schon ein Arbeitskreis gebildet, der die Geschichte der „Eisenbahn im Gelände" erforschte: Dort, wo heute der Kaufbeurer Stadtteil Neugablonz liegt, sollte während des Zweiten Weltkriegs, verborgen in einem großen Waldstück, die „Dynamit AG" ihre Produktion aufnehmen. Dazu ist es in vollem Umfang nicht mehr gekommen, der Gleisanschluss für die Munitionsfabrik blieb auch nach dem Krieg noch einige Zeit mit bescheidenem Güterverkehr bestehen. Er nahm in Pforzen seinen Ausgang.

Ein Anschlussgleis führt „ins Gelände"

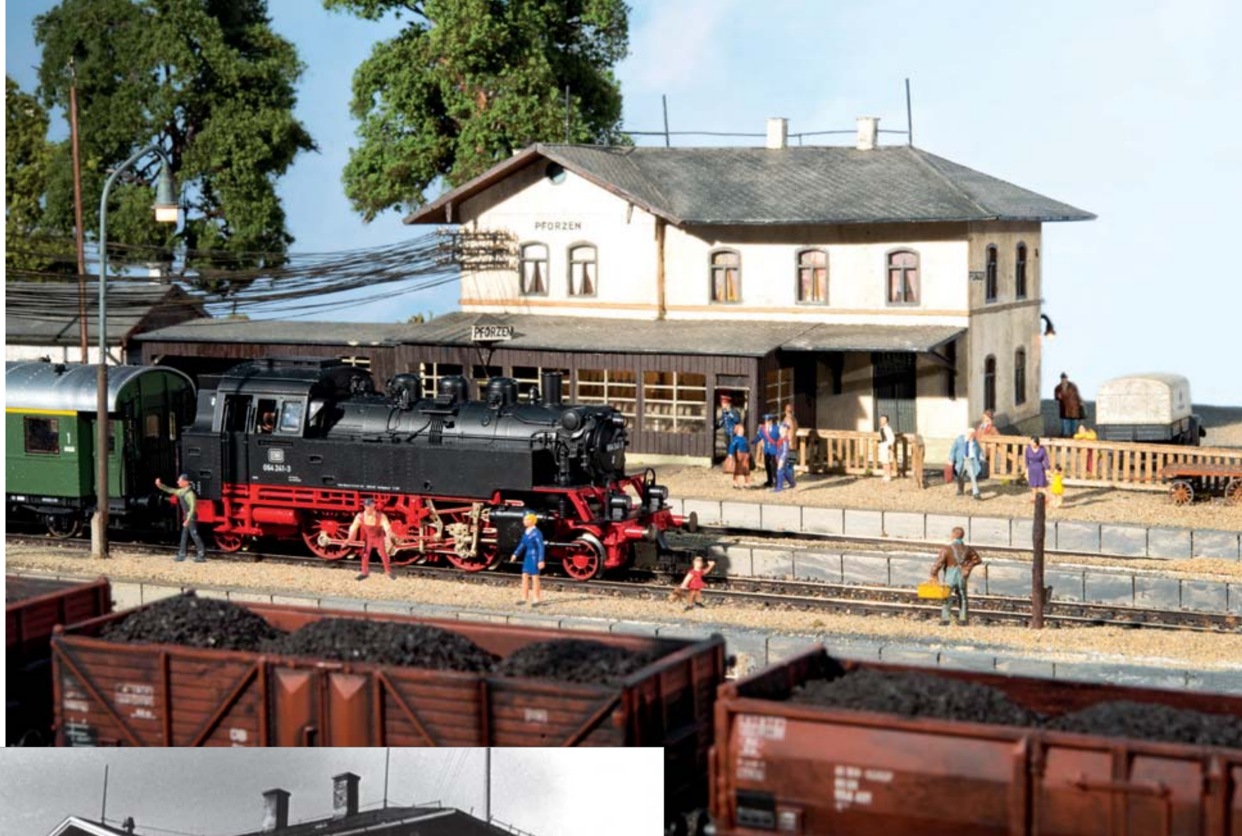
Im Volksmund hieß das brisante Areal einfach und etwas beschönigend „Das Gelände". „Die interessante Vorbildsituation mit der Behelfsbrücke und den beiden nachträglich gebauten Anschlussgleisen im Bahnhof gab mit den Ausschlag für unsere Entscheidung, Pforzen nachzubauen." Auf drei Durchgangsgleisen, zwei Gleisen für die Ortsgüteranlage und den beiden nachträglich angefügten Gleisen für den Anschluss „ins Gelände" lässt sich ordentlich Betrieb machen. Der Bahnhof mit fast zehn Metern Länge ist der Betriebsmittelpunkt der insgesamt 27 Meter langen Anlage, die in Leipzig in U-Form aufgebaut wurde. Ein Streckenteil mit kreuzungsfreier Abzweigstelle, zwei Wendeschleifen, eine davon mit Abstellbahnhof, und zwei Eckmodule bilden den Gesamtaufbau. Die Steuerung erfolgt vergleichsweise einfach: „Wir fahren digital, mit einer Intellibox als Zentrale und einer IB Control als zweitem Stellpult für den Schattenbahnhof", erklärt Peschel.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0-Vereins- und Ausstellungsanlage in Segmentbauweise**
- **Maße:** 9,6 x 0,8 Meter (nur Bahnhof); Länge der Gesamtanlage 27 Meter
- **Erbauer:** EF Kaufbeuren e.V.
- **Bauzeit:** Drei Jahre (Wiederaufbau)
- **Epoche:** III
- **Gleislänge:** 42,3 Meter (nur Bahnhof)
- **Fahrbetrieb:** Digital (DCC)
- **Gleismaterial:** Roco-Line
- **Rollendes Material:** Fleischmann, Roco, Trix, Brekina



Nach historischem Vorbild: Die Köf rutschte mit dem Arbeitszug an dieser Stelle tatsächlich einmal über den Prellbock hinaus.



Historische Aufnahmen halfen bei der Umsetzung ins Modell. Typisch ist der Verlauf der vielen Telegrafenleitungen quer über die Bahnhofsgleise. Der Stellwerksanbau, die Blitzableiter auf dem Dach, der Holzzaun als Bahnsteigabsperrung, der Bahnsteigwagen, alles entspricht im Modell genau dem großen Vorbild.



FOTO: SLG. HARTMUT KLUST



Die Ausfahrten in beiden Richtungen werden von bayerischen Formsignalen gesichert. Wieder begegnen sich die prächtigen Fleischmann-Loks der Baureihen 18.6, 39 und 50 im Bahnhof.

„Noch geht das auf Sicht und Zuruf." Ist denn eine Automatisierung geplant? „Ja, im Prinzip schon. Es fehlt derzeit einfach an den vielen Gleisbesetztmeldern, die dazu nötig sind, und an diversen zusätzlichen Trennstellen im Gleis." An Arbeit für die Zukunft besteht kein Mangel, zumal auch noch eine N-Anlage im Entstehen ist, die sich leichter als das H0-Ensemble transportieren und auf Ausstellungen zeigen lässt.

Die Kaufbeurer Eisenbahnfreunde haben ihre Anlage „Pforzen" nach der Messe in Leipzig auch zum „Internationalen Tag der Modelleisenbahn" im Dezember 2015 wieder öffentlich vorgeführt, zu Hause im Bahnpostwagen. „Das war eine schöne Erfahrung für uns, und der Zuspruch war sehr gut", berichtet Peschel. „Das werden wir in diesem Jahr wohl wiederholen." Ein Besuch lohnt sicherlich, denn der Fahrbetrieb mit vielen Dampfloks und die Anlagengestaltung sind sehenswert.

Ein besonderer Hingucker ist das Denkmal oberhalb der Einschnittsböschung: „Das ist das Rid-Monument, im Modell aus Gips. Es steht wirklich etwas nördlich von Pforzen, bei Rieden, an einem Hang in Bahnnähe. Der Rid-Bauer hat es nach dem Bahnbau dort errichten lassen, angeblich aus Dankbarkeit, dass die Bahn nach langem Streit doch nicht durch seine Felder trassiert wurde." Und was macht der Pfarrer dort inmitten der Schafe? „Nun, so eine große Herde braucht eben einen geistlichen und einen weltlichen Hirten." ☐ *abp*

MODELLFOTOS: BAUER-PORTNER

Dass dieses merkwürdige Monument nördlich von Pforzen in der Nähe der Bahntrasse steht, hat einen ganz bestimmten Grund.

DDR und BRD sind auf einer großen TT-Heimanlage über den Zugverkehr verbunden. Den deutsch-deutschen Modellbetrieb steuert eine ausgeklügelte Software.

Über den Zaun

Wie viele andere Modellbahner auch, war Jörg Schnurrbusch aus Glauchau schon in seinen Kindheitstagen mit dem Bazillus Modelleisenbahn infiziert. Besonders die Spur TT faszinierte ihn. Seine Vorliebe galt den Modellen der Epochen III und IV beider deutscher Bahnverwaltungen. Nach vielen Jahren der Sammlerleidenschaft startete er 1997 den Versuch, auf einer zirka sechs Quadratmeter großen TT-Anlage seinen Sammelobjekten eine Heimat zu geben. Die knapp bemessene Freizeit ließ dieses Vorhaben jedoch schnell zu einer ewigen



Baustelle werden. Nach über fünf Jahren Bauzeit ohne erkennbare Fortschritte entschloss er sich, die Hilfe eines professionellen Anlagenbauers in Anspruch zu nehmen und für die neue Anlage den Dachboden seines Hauses umzubauen. Es sollte eine Modellbahn entstehen, auf der all seine Schätze gleichzeitig zum Einsatz kommen konnten, also ein Thema mit grenzüberschreitendem Verkehr zwischen der DDR und der BRD. Ein konkretes Vorbild gab es nicht, nur die Landschaft könnte irgendwo im Mittelgebirge zwischen Bayern und Thüringen liegen. Bei der Suche nach einem Anbieter stieß er schließlich auf einen Dresdner Anlagenbauer.



Der VT 18.16 legt einen planmäßigen Halt in Martinsroda ein. Auf der Privatanlage als Interzonenzug eingesetzt, wird er gleich in den Westen weiterfahren.



Mit einem „Tourex"-Sonderzug überquert eine V 180 den auch im Modell martialisch abgesicherten „Eisernen Vorhang".

Durch den Bahnhof „Martinsroda" (DDR) führt eine zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke. Auf dieser gelangt man in westlicher Richtung über einen Abzweig zum Grenzübergang, in südwestlicher Richtung in eine in Blockstellen unterteilte Wendeschleife sowie in östlicher Richtung über eine Gleiswendel in vier Schattenbahnhöfe mit insgesamt 16 Gleisen. Zusätzlich beginnen und enden eine eingleisige Nebenbahn mit verdecktem Ausweichgleis und eine Schmalspurbahn nach sächsischen Motiven in Martinsroda. Im Bahnhof befindet sich ein Bw mit Drehscheibe und Ringlokschuppen.

Auch der Bahnhof „Fürstenburg" (BRD) liegt an einer zweigleisigen elektrifizierten Hauptstrecke, die auf einer Seite über eine Wendeschleife wieder zurück nach Fürstenburg führt, auf der anderen Seite schließt sich nach einem Tunnel eine Gleiswendel an, die zu den beiden genannten viergleisigen Schattenbahnhöfen führt. Kurz nach der westlichen Ausfahrt zweigt eine Trasse zum Grenzübergang ab. Fürstenburg ist außerdem der Ausgangspunkt einer eingleisigen Nebenbahn ins Mittelgebirge, welche als Museumsbahn betrieben wird und einen eigenen unterirdischen Abstellbahnhof aufweist.

Zwei große Bahnhöfe und viele Betriebsmöglichkeiten

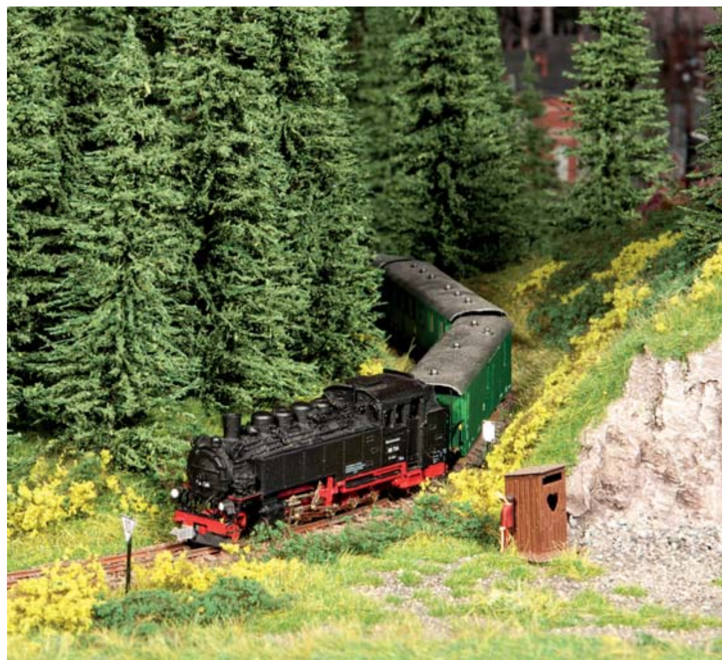


Die V 100 läuft, von einer Wendeschleife im Osten kommend, am Bw Martinsroda vorbei in den Bahnhof ein. Rechts sind die ersten Zeichen der nahen Grenze zu erkennen.

Der Bahnhof Martinsroda weist ein Empfangsgebäude in Insellage auf, links liegen die Gleise der Nebenbahn und der Schmalspurteil.



Ein schwerer Eisenbahn-Drehkran der DR hilft beim Zerlegen und Verschrotten von ausgemusterten Loks des Bw Martinsroda.



Die VIIK hat mit ihrem Personenzug den Anstieg aus dem Bahnhof heraus geschafft und passiert einen Steinbruch. Die Schmalspurstrecke wird analog über einen Trafo gesteuert, nur die zugehörigen Weichen sind über die Software schaltbar.

„Ost" und „West" sind durch einen Grenzfluss voneinander getrennt. An dessen Ufer verlaufen die Sicherungsanlagen der damaligen innerdeutschen Grenze. In diesem Anlagenteil kann man ein Stück unseliger deutsch-deutscher Geschichte entdecken: die Grenzsoldaten der DDR mit Diensthund auf dem Streifengang über Betonplattenwege oder die technischen Einrichtungen wie zum Beispiel Abhöranlagen. Zur Zeit des Anlagenbaus gab es viele dieser Details noch nicht als TT-Großserienprodukte, so dass der Anlagenbauer auf Kleinserien oder den kompletten Selbstbau zurückgreifen musste. So entstand die gesamte Grenzanlagentechnik mit Zaun und Wachturm.

Das Betriebskonzept verlangt eine Digitalsteuerung

Vom Eigentümer der Anlage war ein vollautomatischer Mehrzugbetrieb gewünscht, wobei auch manuelles Fahren möglich sein sollte. Weitere Vorgaben waren ein vorbildgerechtes Fahrverhalten der Loks und Züge sowie eine übersichtliche und einfache Bedienbarkeit der Anlage. Dafür kamen nur eine Digitalsteuerung sowie ein PC mit einer Steuerungssoftware in Frage. Als Zentrale wurde die Intellibox von Uhlenbrock gewählt. Die Anlage ist in zahlreiche getrennte Digitalstromkreise unterteilt, die von Uhlenbrock-Boostern versorgt werden. Alle Triebfahrzeuge wurden mit kleinen DCC-Decodern verschiedener

Anbieter ausgerüstet. Beim Fahren mit PC-Steuerung sollte man nach Möglichkeit auf Decoder mit feinfühligen Fahr- und Regeleigenschaften zurückgreifen, damit das Hoch- und Herunterschalten der einzelnen Fahrstufen durch die Steuerungssoftware nicht ins Auge fällt. Alle Magnetartikel und Lampen wurden an DCC-Decoder von Lenz und Viessmann angeschlossen. Die Schaltdecoder sind in unmittelbarer Umgebung der Magnetartikel untergebracht, um die notwendigen Kabellängen so kurz wie möglich zu halten. Die im sichtbaren Streckenbereich eingesetzten Servo-Weichenantriebe besitzen alle eigene Schaltdecoder von „MBTronik", die für die Eigenschaften von Servos optimiert sind.

Bewährte Decoder, bewährte Software

Für die Rückmeldungen werden Loconet-Rückmelder eingesetzt. Die Belegtzustände werden über Intellibox und Interface an den PC und die Software gemeldet und dort verarbeitet. Die gesamte Anlage wurde in zahlreiche Blockabschnitte unterteilt. Je nach Art und Lage eines Blockes findet man darin einen oder mehrere Belegtmeldeabschnitte. In den Schattenbahnhöfen sind in jedem Abstellgleis am Ende zusätzliche Nothaltmelder vorgesehen, die ein zentimetergenaues und sicheres Anhalten der Züge gewährleisten.

Das Betriebs- und Sicherungskonzept für die Anlage wurde mit der Software „TrainController" umgesetzt. Grundsätzlich können damit alle Schalt- und Fahraufgaben sowohl manuell mit Bildschirm und Maus oder automatisch von der Software abgearbeitet werden. In den getrennten Stellwerken Ost und West werden Gleisbilder, Weichen- und Signalstellungen, Fahrstraßen oder Belegtmeldungen angezeigt. Auch die Anzeige der Zugnamen erfolgt als Schriftzug oder Symbol am jeweiligen Block. So wird der Zugname eines fahrenden Zuges ständig von Block zu Block weitergegeben und man hat während des Betriebes jederzeit eine übersichtliche Oberfläche zur Überwachung.

Im Modus Vollautomatik übernimmt der PC gänzlich die Kontrolle über die Züge. In den Schattenbahnhöfen wird bei der Einfahrt eines Zuges automatisch die Ausfahrt eines anderen Zuges ausgelöst. Im Westen weisen alle Schattenbahnhofsgleise die gleiche Länge auf, dort ist eine freie Gleiswahl möglich. Die Ein- und Ausfahrt in den Bahnhöfen Fürstenburg und Martinsroda erfolgt ebenfalls automatisch durch die fahrenden Züge. An den Bahnhofsgleisen wird eine Trennung zwischen

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **TT-Heimanlage in Segmentbauweise**
- **Maße:** Zirka 4 x 4 Meter
- **Eigentümer:** Jörg Schnurrbusch
- **Epoche:** III – IV
- **Ausstattung:** Gleislänge 280 Meter, 110 Weichen, 30 Signale
- **Fahrbetrieb:** Digital (DCC mit Software „TrainController")
- **Gleismaterial:** Tillig
- **Rollendes Material:** Tillig, Piko, Roco, Arnold, Kuehn, BTTB


Der „Tourex" überquert gleich die gesicherte Grenzbrücke in Richtung Westen.


Radar- und Abhöranlagen prägen das Bild an der deutsch-deutschen Modellgrenze.



Fürstenburg in der BRD: Am Nebenbahnsteig steht der Museumszug mit einer 94 des Fürstenburger Eisenbahnvereins zur Abfahrt bereit. Links liegt die Hauptbahn des Westens.



Auf der westlichen Hauptstrecke herrscht viel Betrieb. Die 150 mit ihrem schweren Güterzug umfährt die Burgruine kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Fürstenburg.



Der Fürstenburger Eisenbahnverein besitzt mehrere Dampfloks, darunter eine 52 sowie eine 80, die im kleinen Lokschuppen am Anlagenrand untergebracht sind.

Personen- und Güterzügen vorgenommen, so dass nur Personenzüge am Bahnsteig halten. Kürzere Züge stoppen mittig am Bahnsteig, während lange Züge bis zum Signal vorziehen und die gesamte Bahnsteiglänge ausnutzen. Auch Zugüberholungen sind im Bahnhof jederzeit möglich. Auf der Hauptstrecke verkehrende Nebenbahnzüge werden vollautomatisch wieder auf die Nebenbahn ausgefädelt.

Die vier Schattenbahnhöfe im Osten weisen unterschiedliche Gleislängen auf. Aus diesem Grund wurde jedem der Gleise ein bestimmter Zug zugeordnet. Ein Vorteil von fest zugeordneten Zügen ist die optimale Ausnutzung der Gleislängen bei beschränktem Raum für die Schattenbahnhöfe. Umfahrungsgleise in jedem Schattenbahnhof ermöglichen einen flüssigen Zugbetrieb.

Als weitere Option steht ein manueller Fahrbetrieb zur Verfügung, bei dem sämtliche Zugfahrten beliebig per Mausklick ausgelöst werden können. Das langsame Anfahren und Abbremsen der Züge sowie die Absicherung übernimmt auch in diesem Fall die Software.

Die Anlage „Ost-West" ermöglichte es Jörg Schnurrbusch, einige Jahre zufrieden seinem Hobby nachzugehen. Seit einem Umzug ist ihm der Weiterbetrieb jedoch nicht mehr möglich. Deshalb steht sie zum Verkauf, Interessenten können sich über den Verlag an den Eigentümer wenden. □

Tom-Karsten Alexander/abp



Die Ost-West-Anlage ist zimmerfüllend: Links liegt der Bahnhof Fürstenburg, rechts Martinsroda. Hinter der Kirche verstecken sich die beiden Bildschirme für die Anlagensteuerung per PC.

FOTOS: TOM-KARSTEN ALEXANDER

wir sind uns grün
BDEF SMV
gemeinsam für unser hobby

Soziales Engagement – ein besonderes Beispiel



Steht auch für großes soziales Engagement: das Miniatur-Wunderland in Hamburg.

Das BDEF-Fördermitglied Miniatur-Wunderland (Miwula) in Hamburg hat Anfang des Monats Januar 2016 Menschen ins Wunderland eingeladen, die sich den Eintritt nicht leisten können. Bis zum Abschluss dieser sozialen Aktion am 27. Januar waren es insgesamt etwa 20 000 Besucher, welche diese wundervolle Miniaturschau sonst nicht hätten sehen können.

Wie die Mitarbeiter des Miniatur-Wunderlandes dieses soziale Engagement gesehen haben, kann einem Brief entnommen werden, der zum Abschluss an Frederik Braun gerichtet war und der hier auszugsweise veröffentlicht werden soll:

„Ich möchte mich nochmal im Namen aller Mitarbeiter für diese großartige Aktion bedanken. Wir hatten ja schon letztes Jahr darüber gesprochen, dass einige Gäste die Aktion ausnutzen könnten, aber ehrlich gesagt ist genau das Gegenteil der Fall. Wir ernten an den Kassen so viel Dankbarkeit und schauen jeden Tag in viele glückliche Gesichter und ab und zu musste sich der eine oder andere von uns die Tränen verdrücken. Ihr bekommt ja nicht jede einzelne Geschichte mit und daher möchte ich mit Dir bzw. Euch ein paar Erlebnisse teilen. Steht man nur eine kurze Zeit an den Eintrittskassen, hört man immer wieder den Satz: ‚Danke, ohne diese Aktion wäre es uns nicht möglich gewesen, herzukommen!'. Teilweise bringen die Gäste kleine Dankeskarten mit. Wer steckt hinter den Gästen, die die Aktion nutzen? Es sind vor allem Rentner, Obdachlose, Kindergruppen aus sozial schwachen Familien oder Sonderschulen, Gäste aus Einrichtungen für Menschen mit geistigen oder körperlichen Beeinträchtigungen oder Flüchtlinge.

Besonders bewegend finde ich das Erlebnis mit einer rüstigen, netten Dame. Diese sagte an der Eintrittskasse: ‚Ich bekomme nur sehr wenig Rente, aber es gibt Menschen, denen geht es noch schlechter! Gar nichts zahlen – das möchte ich nicht' und legte ein paar Euro auf den Kassentresen. Den vollen Eintrittspreis hätte die ältere Dame nicht bezahlen können.

Ich wiederum erinnere mich an eine Seniorin, der es sehr unangenehm war, es sich nicht leisten zu können. Sie kam mit ihrem fünfjährigen Enkelkind und legte einen Zettel auf den Tresen. Nachdem ich den Satz ‚Ich kann es mir für mich und meinen Enkel nicht leisten – bitte sagen sie das nicht laut' las, blickte ich zu ihr auf und sah in ihr hoffnungsvolles Gesicht. Nachdem sie die Tickets erhielt, nahm der kleine, vor Aufregung zappelnde Junge die Hand seiner Oma und fing an, davon zu erzählen, was er ihr alles gleich zeigen wird. Er selbst war mit seinen Eltern schon mal im Wunderland. Es ist toll, wenn wir etwas zurückgeben können und das Lächeln und die Begeisterung in den Gesichtern sehen. Es gibt leider sehr viele Menschen, die nicht viel Geld haben und sich das Wunderland nicht leisten können.

Tatsächlich kam auch ein Obdachloser, der seinen Schlafsack an der Garderobe abgegeben hat, und eine ganze Obdachlosengruppe aus Schleswig-Holstein. Einer von ihnen kam extra an die Kasse und sagte: ‚Danke, dass Sie das machen. Ich arbeite für 1,40 Euro die Stunde am Strand und sammle Müll. Wir sind froh, im Warmen zu sein und dann auch noch die Ausstellung sehen zu dürfen.' Das war für alle, die daneben standen, ergreifend. Flüchtlingsgruppen mit ihren Betreuern bedankten sich überschwänglich auf Deutsch. Die Gruppenleiter waren Studenten, Lehrer, ehrenamtlich Engagierte. Die Flüchtlinge kamen aus Afghanistan, Eritrea, Syrien, Irak oder Griechenland. Und es ist wirklich nicht gelogen, wenn ich sage, dass so gut wie alle Gruppenleiter immer für sich selbst zahlen wollten. Wir sind alle bei jedem erneuten Mal überrascht, wie ehrlich die Gäste sind. Eine Begleiterin kam mit Flüchtlingen, denen war es sehr wichtig, sich bei den Kolleginnen an den Kassen auf Deutsch zu bedanken. Die meisten waren sehr schüchtern. Einige, deren Deutsch richtig gut war, haben sich umso mehr bedankt und übersetzt, was andere ihnen ins Ohr flüsterten, oder denen geholfen, die vor Aufregung ihren einstudierten Satz vergessen haben. Ihre vor Dankbarkeit strahlenden Gesichter waren unbezahlbar.

Zusammenfassend kann ich sagen, dass das Vertrauen in die Gäste aufgeht. Beispielsweise kam eine Gruppe aus vier Personen, die zwar von der Aktion wussten, diese aber, obwohl sie wenig Geld hatten, nicht in Anspruch nehmen wollten: ‚Es gibt doch Arbeitslosen- und Seniorenrabatt, oder? Dann sind wir zufrieden, wenn wir den nutzen dürfen.' Es gibt sicherlich noch viele weitere schöne Erlebnisse und Erfahrungsberichte, aber ich hoffe, Ihr bekommt auch jetzt schon einen kleinen Eindruck von dem, was wir dank der Aktion erleben. Wir alle möchten Euch insofern ermutigen, diese auch nächstes Jahr zu wiederholen."

Den vollständigen Brief wird die Redaktion des BDEF-Report in Heft 2-2016 abdrucken, das Ende Mai erscheint und für eine Schutzgebühr von vier Euro am Stand des BDEF auf Messen erworben oder bei der Geschäftsstelle bestellt werden kann (www.bdef.de). *Pressereferat BDEF*



FOTOS (2): MINIATUR-WUNDERLAND

Die Initiatoren der Aktion: die beiden Miwula-Macher Gerrit und Frederik Braun.

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit, sind vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

Köln ruft – Jetzt zum Verbandstag anmelden!

Der Vorstand des BDEF erinnert seine Mitglieder an den bevorstehenden Verbandstag vom 4. bis 8. Mai dieses Jahres. Bitte wartet nicht bis zum letzten Tag mit Eurer Anmeldung. Die Kontingente in den beiden Hotels in Köln verfallen bereits Mitte März, wenn bis dahin keine Buchungen erfolgt sind. Auch die Plätze bei der großen Rundfahrt im Dome-Car und im Speisewagen sind begrenzt, aber sehr beliebt. Es kann somit nur im eigenen Interesse sein, rechtzeitig alles unter Dach und Fach zu bekommen.

Übrigens: Die Rundfahrten im Rahmen des Verbandstages sind auch von Nichtmitgliedern des BDEF (über www.bdef.de) buchbar! *Pressereferat BDEF*



FOTO: BDEF

Im Kölner Hauptbahnhof beginnen einige Sonderfahrten anlässlich des Verbandstages.

Eisenbahnerkongress im Harz

Der MOROP ist der Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas. Fast jeder Modelleisenbahner kommt beim Anlagenbau in Kontakt mit der Arbeit dieses europäischen Dachverbandes, denn die bekannten Normen Europäischer Modellbahnen (NEM) werden von der MOROP erarbeitet und herausgegeben. Aus Deutschland sind unter anderem der BDEF und die SMV Mitgliedsverbände im MOROP.

Anfang September eines jeden Jahres kommen Vertreter aus den Mitgliedsverbänden zu einem Kongress zusammen. Im Jahr 2016 findet dieser im Harz statt. Vom 3. bis zum 9. September laden der MOROP mit Unterstützung des Modellbahnclubs Thale/Harz e.V. sowie der SMV nach Wernigerode ein.

Traditionell kommt zu Beginn des Kongresses die technische Kommission zusammen, um über neue Normen oder die Überarbeitung bestehender Normen zu diskutieren. In der Delegiertenversammlung wird außerdem über die weitere Arbeit des gesamten europäischen Verbandes beraten.

Das Rahmenprogramm steht insbesondere für Begleiter und Gäste im Vordergrund. Und es bietet reichlich Eisenbahn und Modelleisenbahn! Im Harz steht der Ausstellungsbesuch bei der BSW-Gruppe in Wernigerode an, die in ihren Räumen am Schmalspurbahnhof Teile der Brockenbahn detailgetreu in H0m nachgebaut hat. Ein Ausflug mit dem Vorbild zum Brocken gehört natürlich ebenso zum Programm wie eine Sonderzugfahrt auf dem übrigen HSB-Netz. In Magdeburg laden die Organisatoren zu einer Schifffahrt über das Wasserstraßenkreuz, durch Kanäle und Schleusen ein.

Das Programm steht allen Modellbahn- und Eisenbahnfreunden offen. Während der Exkursionen und Abendveranstaltungen besteht reichlich Gelegenheit zum Fachsimpeln mit Gleichgesinnten aus ganz Europa. Details zum Programm sowie zur Anmeldung sind im Internet auf www.smv-aktuell.de/morop zu finden. *Mirko Caspar*



FOTO: PETER POHL

Zum MOROP-Kongress 2010 in Stralsund reisten über 100 Eisenbahnfreunde an.

VORBILD

Bis Fr 13.05.

- Ausstellung zu den Backnanger Bahnhofsgebäuden in Helferhaus - Galerie, Stiftshof 8, 71522 Backnang, Di bis Fr 17 bis 19 Uhr, Samstag, Sonntag und an Feiertagen 14 bis 19 Uhr, Tel. (07191) 340700, www. heimatundkunstverein-backnang.de.

Sa 12.03.

- Mit 41 018 über das Karwendelgebirge nach Innsbruck, Fahrtbeginn Rosenheim u. München, Eisenbahn-Nostalgiefahrten Bebra, Von-Trott-zu-Solz-Str. 10, 36179 Bebra, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.
- Große Rundfahrt in den Harz ab Berlin, Dampflokfreunde Berlin e.V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
- Wisentatalbahn Schönberg – Schleiz fährt, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.

So 13.03.

- Spenden-Foto-Sonderfahrt mit Straßenbahn GT8K durch Freiburg, www.taube-kinder-lernen-hoeren.de.
- Frühlingsfahrt mit dem Vulkan-Express von Brohl nach Oberzissen, Vulkan-Expreß, Tel. (02636) 80303 (Mo bis Fr 8 bis 13 Uhr), www.vulkan-express.de.
- Teddybär-Tag auf der Hafenbahn in Frankfurt, DER-Reisebüro Frankfurt am Main, Im Hbf, 60329 Frankfurt, Tel. (069) 230911, www.frankfurt-historischeeisenbahn.de.
- Mit Schienenbus von Siershahn über Altenkirchen zum Eisenbahnmuseum Westerburg, Brexbachtalbahn e.V., Vallendarer Straße 95, 56170 Bendorf (Rhein), Tel. (02745) 87265, armin.brast@diebrex.de, www.diebrex.de.

So 13.03 bis Fr 18.03.

- Dampf-Fotozüge in der Westtürkei mit 56548 (ex DR 527429). Info: kramer.dietmar@web.de.

Do 17.03.

- Vortrag „Von den Gletschern zu den Palmen“, das Weltkulturerbe RHB, DB Mobility Logistics AG, DB-Museum Nürnberg, Lessingstr. 6, 90443 Nürnberg, Tel. 0180 4442233, info@db-museum.de, www.db-museum.de.
- Vortrag von Peter Klemt „Die historische Herkulesbahn in Kassel“, 19.30 Uhr, Wolffhager Straße 109, Tel. (0561) 1003 1681.

Sa 19.03.

- Sonderzug in die Königsstadt Litomerice (CZ), eine der schönsten Städte in Böhmen, Lausitzer Dampflok Club, Am Stellwerk 552, 03185 Neuendorf, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Ab Stuttgart nach Salzburg und Freilassing mit 01 1066, UEF Historischer Dampfschnellzug e.V., Nürnberger Str. 151, 70374 Stuttgart, Tel. (0711) 1209705, historischer-dampfschnellzug@t-online.de, www.uef-dampf.de.

So 20.03.

- Mit dem Roten Flitzer zu den Vogtsbauernhöfen in Gutach, Förderverein Schienenbus e.V., Heubergstr. 21, 70806 Kornwestheim. Tel. (07154) 131830, info@dnv-tours.de, www.foerderverein-schienenbus.de.
- 3-Löwen-Clubtour von Stuttgart zur Meersburg am Bodensee, Tel. (0711) 239910, info@nvbw.de, www.3-loewen-takt.de.

Fr 25.03.

- Museumszüge auf der Pollo-Museumsbahn, Prignitzer Kleinbahnmuseum um Lindenberg e.V., Lindenberg 7, 16928 Groß Pankow, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.
- Saisonstart beim Vulkan-Express von Brohl nach Oberzissen, Vulkan-Expreß, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.



FOTO: FLEISCHER

Am Ostersonntag und -montag pendelt wieder der Weseler-Stadt-Express zwischen Rheinpromenade und Wesel Bahnhof. Informationen und Fahrkartenservierungen sind unter Tel. (0281) 20617960 und www.hsw-wesel.de möglich.

Sa 26.03.

- Museumszüge auf der Pollo-Museumsbahn, Prignitzer Kleinbahnmuseum um Lindenberg e.V., Lindenberg 7, 16928 Groß Pankow, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.
- Wisentatalbahn Schönberg – Schleiz fährt, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.

So 27.03.

- Rundfahrt mit 70 083 und E 69 05 von München-Ost über München Hbf, Deisenhofen, Bayerischer Localbahn Verein e.V., Am Wildzaun 11, 82041 Oberhaching, Tel. 0172 8330528, www.localbahnverein.de.
- Vulkan-Express von Brohl nach Oberzissen fährt, Vulkan-Expreß, Tel. (02636) 80303 (Mo bis Fr 8 bis 13 Uhr), www.vulkan-express.de.
- Museumszüge auf der Pollo-Museumsbahn, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e.V., Lindenberg 7, 16928 Groß Pankow, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.
- Saisoneröffnung bei der Selfkantbahn, Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e.V., PF 100702, 52007 Aachen, Tel. (0241) 823 69, info@selfkantbahn.de, www.selfkantbahn.de.
- Kleinbahnzug für die ganze Familie zum Ostereier suchen, Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., PF 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen, Tel. (04252) 9300-21, info@museumseisenbahn.de, www.museumseisenbahn.de.
- Dampfzüge zwischen Darmstadt-Ost und Bessunger Forsthaus, Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Steinstr. 7, 64295 Darmstadt, Tel. (06151) 376401, www.museumsbahn.de.

So 27.03. und Mo 28.03.

- Saisonbeginn bei der Walsroder Kleinbahn, Tel. (05161) 5038574, www.boehmetal-kleinbahn.de.

Mo 28.03.

- Mit dem Heide-Express ab Lüneburg zum Osterhasen, Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg, Tel. (04131) 851801, www.heide-express.de.
- Ostern im Bahnbetriebswerk Köln-Longerich, Longericher Straße 249, Fahrten im MAN-Schienenbus, Tel. 0162 4100637, www.rimkoeln.de.

Sa 02.04.

- Neuenkirchener Draisinenbahn fährt. Info: thal1982@gmx.de
- Mit 751118 und 58311 durch den Thüringer Wald. Anreise mit V 200, Eisenbahn-Nostalgiefahrten Bebra, Von-Trott-zu-Solz-Str. 10, 36179 Bebra, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.
- Sonderfahrt zu den Industriebahnen im Nordwesten ab Schönweide, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.

So 03.04.

- Ab Berlin in den Oderbruch nach Letschin, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
- 01 118 zieht den „Main-Neckar-Express“ von Frankfurt (Main) über Darmstadt nach Heilbronn, DER-Reisebüro Frankfurt am Main, Im Hbf, 60329 Frankfurt, Tel. (069) 230911, www.frankfurt-historische-eisenbahn.de.

Do 07.04.

- Dia- und Filmabend „Jekami“ in 21337 Lüneburg, MTV-Gaststätte Uelzener Straße 90, 19.30 Uhr, Tel. (0581) 72279, www.heide-express.de.

Sa 09.04.

- Im modernen Dieseltriebwagen durch den Mannheimer Hafen, Historische Eisenbahn Mannheim e.V., Sulzer Str. 43, 68229 Mannheim, Tel. (0621) 4825374 (Sa 10 bis 17 Uhr), hemev@web.de, www.historische-eisenbahn-ma.de.
- Wisentatalbahn Schönberg – Schleiz fährt, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
- Sonderfahrt ab Erfurt zur Saisoneröffnung im SEM Chemnitz, Tel. 0177 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de.

Sa 09.04. und So 10.04.

- Saisoneröffnung im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf, jeweils 10 bis 17 Uhr, An der Dresdner Bahnlinie 130c, 09131 Chemnitz, Tel. (0371) 92092848.

So 10.04.

- Betriebstag bei der Selfkantbahn, Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e.V., PF 100702, 52007 Aachen, Tel. (0241) 823 69, info@selfkantbahn.de, www.selfkantbahn.de.

Fr 15.04. bis So 17.04.

- Dresdner Dampfloktreffen, IG Bw Dresden-Altstadt e.V., Zwickauer Str. 86, 01187 Dresden, Tel. (0351) 42484134, webmaster@igbwdresden-altstadt.de, www.igbwdresden-altstadt.de.

Sa 16.04.

- Neuenkirchener Draisinenbahn fährt. Info: thal1982@gmx.de.
- Ab Berlin zum 8. Dresdener Dampf-

loktreffen, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
- Vortrag: Strom für Stuttgart – Das Dampfkraftwerk Marbach und seine Werksbahn. Info: www.bottwartal-bahn.de.

Sa 16.04. und So 17.04.
- 160 Jahre Strecke Leipzig – Großkorbetha, Eisenbahnfreunde Kötzschau, Am Bahnhof 27, 06237 Leuna, OT Kötzschau, Tel. 0160 6134529, www.eisenbahnfreunde-koetzschau.com.

So 17.04.
- Dampfsonderzug von Berlin nach Lübbenau, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
- Frühlingsdampf mit VI K, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
- Schienenbus fährt Rinteln – Stadthagen, Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e.V., Bahnhofstr. 7, 31683 Obernkirchen, Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im Fernsehen (Auswahl):

12.03.	15.00 Uhr im SWR:	Drei schwäbische Loks
14.03.	14.15 Uhr im SWR:	Aus Amateurarchiven: Herbert Stemmler
19.03.	15.00 Uhr im SWR:	Schienenpilger zwischen Latium und den Abruzzen
22.03.	15.15 Uhr im SWR:	Mit dem Zug durchs Nildelta
02.04.	15.00 Uhr im SWR:	Royal Scotsman
04.04.	14.15 Uhr im SWR:	Die Furka-Bergstrecke
07.04.	14.15 Uhr im SWR:	Folge 001: Die Sauschwänzlebahn
09.04.	15.00 Uhr im SWR:	Welterbe zwischen Albula & Bernina
11.04.	14.15 Uhr im SWR:	Sachsen machen Dampf – Die Eisenbahnfreunde Schwarzenberg
13.04.	14.15 Uhr im SWR:	König-Wilhelm-Viadukt
16.04.	15.00 Uhr im SWR:	Geheimnisvolle Moorbahnen

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

MODELLBAHN

Sa 12.03.
- Ausstellung in 71364 Winnenden, Daimlerstr. 12, 10 bis 16 Uhr, Tel.(07195) 178700, www.pmw-winnenden.de.
- Ausstellung in 67245 Lambsheim, Halle des TV 1864/04, Weisenheimer Straße 56, Tel. (06233) 303-9219, www.mef-frankenthal.de.

Sa 12.03. und So 13.03.
- Ausstellung in 07919 Mühltroff, im Schloss, Sa 10 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr, Tel. (036645) 29309, www.modell-muehltroff.de.
- Ausstellung in 67823 Obermoschel, 10 bis 18 Uhr, Tel. (06362) 993838, www.mbf-obermoschel.de.
- Ausstellung in München, MVG-Museum, Ständlerstr. 20, Haltestelle Schwanseestr. (Trambahnlinie 17), 11 bis 17 Uhr, Tel. 0170 3429778, www.modellbahnfreunde-mvg.de.
- Ausstellung in 90530 Wendelstein, Bogenstraße 3, jeweils 10 bis 17 Uhr, Tel. (09101) 997909, www.fmf-ev.de.

So 13.03.
- Tauschbörse in 32791 Lage, Schulzentrum Werreanger, Breite Straße 30, 11 bis 17 Uhr, Tel. (05232) 61801, www.eisenbahnfreunde-lippe.de.

Sa 19.03. und So 20.03.
- 3.Total-ROKAL mit dem Schwerpunkt Fahrbetrieb auf elf historischen oder authentisch aufgebauten ROKAL-TT-Modelleisenbahnen, Parkstübchen, Parkstraße 13, 41334 Nettetal, Tel. (02153) 6598, www.rokal-tt.lobberich.de.
- Modelspoorbeurs Zutphen, Modelleisenbahnverein De Blokkendoos, Fanny Blankers, Koenweg 2, Messe Gebäude Hanzehal NL-Zutphen, Tel. (0049) 644324111.
- Ausstellung in 06406 Bernburg (Saale), Klubhaus der Jugend, Gröbziger Str. 34, jeweils 10 bis 17 Uhr, Tel. 0171 3492998.

So 20.03.
- Schaufahren in 38116 Braunschweig-Lehndorf von 12 bis 16 Uhr, Saarbrückenerstraße 252B, Tel. (0531) 53900, www.lgb-treff.de.
- Modellbahnmarkt in 66265 Heusweiler-Wahlschied, Sport- und Kulturhalle, 10 bis 16 Uhr, Tel. (06806) 83493, www.mef-heusweiler.de.
- Eisenbahnmarkt in 50389 Wesseling, 10 bis 17 Uhr, Festsaal der HGK, Schwarzer Weg, Tel. 0172 2411616, www.kbef-ev.de.

Fr 25.03.
- Osterausstellung in 92637 Weiden, Bahnhofstraße 28, 13 bis 18 Uhr, Tel. (0961) 4017651.

So 27.03. und Mo 28.03.
- Osterausstellung in 87629 Füssen, Vereinsheim, Von-Freyberg-Straße 1, 13 bis 17 Uhr, Tel. (08362) 9117853, www.mec-oal.de.

So 03.04.
- Fahrtag auf der Gartenanlage in 76669 Bad Schönborn, Ortsteil Mingolsheim, Prof.-Kurt-Sauer-Straße, 11 bis 17 Uhr, Tel. 0176 66436651, www.eisenbahn-freunde-bad-schoeborn.de.
- Tauschbörse in 21337 Limburg, Stadthalle, Hospitalstraße 4, 10 bis 16 Uhr, Tel. (06431) 43372, www.mec-limburg-hadamar.de.

Sa 16.04.
- Öffentlicher Fahrtag in 13347 Berlin, OT Wedding, Seestraße 83, 11 bis 17 Uhr, www.modellbahn-psb24.de.

Sa 16.04. und So 17.04.
Modellbahn-Ausstellung in 67346 Speyer, AV03-Halle, Raiffeisenstraße 14, Sa 11 bis 118 Uhr, So 11 bis 17 Uhr, Tel. (06232) 677741, www.modellbahnfreunde-rhein-neckar.de.

Ankündigungen in dieser Rubrik können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 28.

TILLIG ▶ DB-50 UND GASKESSELWAGEN FÜR TT, EPOCHE-I-GÜTERWAGEN FÜR H0

Tilligs gelungene TT-Nachbildung der 50 erfährt eine weitere Variation nach DB-Vorbild: Die 50 2840 ist gemäß Anschriften im Bw Ulm beheimatet und verweist auf das vielfältige Erscheinungsbild der Baureihe bei der DB, in diesem Fall mit bis hinter die Zylinder zurückgeschnittenen Umläufen und einem Scheibenradsatz im Vorlaufgestell. Fahreigenschaften und Detaillierung sind sehr gut. Als Anhängelast gut geeignet ist der neukonstruierte kurze Gaskesselwagen. Der mit Minden-Dorstfeld-Drehgestellen ausgerüstete Wagen ist sauber entsprechend der Epoche III beschriftet. Der Epoche I zugehörig sind die beiden neuen H0-Güterwagenvarianten.



Passt vor jeden DB-Güterzug: Die 50 mit zurückgebauten Schürzen und Scheibenrad-Vorläufer.

Am Bierwagen sind einige, leider etwas grobe Teile für eine Frontwand zuzurüsten. ***TT-50-Bestellnr.: 02097; Preis: L133007 €; TT-Kesselwagen-Bestellnr.: 15002; Preis: 44,90 €; H0-Bierwagen-Bestellnr.: 76656; Preis: 30,50 €; H0-Kesselwagen-Bestellnr.: 76643; Preis: 32,50 €***



Formneu ist der vierachsige Gaskesselwagen mit Sonnenschutzdach in Epoche-III-Ausführung für TT.



Zur K.P.E.V.-Direktion Danzig gehörten die Vorbilder dieser Modelle.

FLEISCHMANN ▶ SNCF-FLACHWAGEN MIT BELADUNG FÜR N

Einen guten Eindruck hinterlässt sowohl der einfache SNCF-Flachwagen der Gattung Klms als auch die Beladung mit einer großen Holzkiste. Das Ladegut ist aus Echtholz und feinem Karton gefertigt und sauber bedruckt. Sehr vorsichtig gealtert, ist die Kombination ein wirkungsvoller Hingucker in jedem gemischten Güterzug, auch auf deutschen Gleisen, da das Vorbild RIV-fähig ist. Es fehlen nur die ordnungsgemäße Verzurrung und Verkeilung. Diese muss der Modellbahner selbst anfertigen. ***Bestellnr.: 825804; Preis: 26,90 €***



HOBBYTRAIN ▶ DÜWAG-M6-STRASSENBAHN FÜR N



Zwei Montags-Modelle erwischte der MEB wohl mit den Besprechungsmustern für die neue Düwag-M6-Straßenbahn von Hobbytrain für den letzten MEB. Mittlerweile erreichte uns die Ausführung der Verkehrsbetriebe Mülheim/Ruhr und zeigte wesentlich ausgeglichenere Fahreigenschaften. Die Maximalgeschwindigkeit ist mit umgerechnet 257 km/h zwar sehr hoch, doch lässt sich das Modell auch gut langsam fahren. Für einen Aufpreis von 125 Euro ist es als Sound-Version erhältlich. ***Bestellnr.: D14902; Preis: 184,99 €***

MÄRKLIN ▶ ÖBB-EUROFIMA-WAGEN FÜR H0, LEIG-EINHEIT FÜR SPUR I



Passen beispielsweise in den „Transalpin" der 80er-Jahre: die ÖBB-Eurofima-Wagen Amoz und Bmoz.

Aus der Serie der neuen Eurofima-Wagen von Märklin im Längenmaßstab 1:93,5 wurden nun auch zwei Modelle nach ÖBB-Vorbild der Epoche IV ausgeliefert. In der schönen Ursprungsfarbgebung waren die Wagen in vielen hochrangigen Schnellzügen auch auf deutschen Gleisen im Einsatz. Die neuen Spur-I-Modelle des „Dresden" sind nun auch im Doppelpack als fest gekuppelte Leig-Einheit (Leichtgüterzug) für den Stückgut-Schnellverkehr erhältlich. Die Neukonstruktionen sind sehr gut detailliert. Nachbildungen der Originalkupplung liegen bei.
ÖBB-Wagen-Bestellnr.: 42730/42740; Preis: je 49,99 €; Leig-Einheit-Bestellnummer: 58248; Preis: 549,99 €



Mit zu öffnenden Schiebetüren ist die Leig-Einheit aus zwei „Dresden"-G-Wagen für die Spur I ausgestattet.

LILIPUT ▶ WITTFELD-AKKUTRIEBWAGEN UND ÖBB-MOTORBAHNWAGEN FÜR H0



Gegenüber der zunächst ausgelieferten dreiteiligen Variante wurden viele Details am ETA geändert.



Mit Blinklicht: der ÖBB-Bahnwagen

FOTOS (2): WERK

Das überarbeitete Modell des Wittfeld-Akkutriebwagens wird nun in der zweiteiligen Regelausführung als DB-Fahrzeug entsprechend der Epoche III ausgeliefert. Das Analogmodell ist mit Plux22-Schnittstelle und Innenbeleuchtung ausgestattet. Zum Motorbahnwagen der ÖBB in aktueller Lackierung mit zwei funktionierenden Blinklichtern auf dem Dach gibt es passend auch einen gelben Beiwagen.
ETA-Bestellnr.: L133502; Preis: 395 €
Motorwagen-Bestellnr.: L133007; Preis: 155 €

MINITRIX ▶ DR-SALONTRIEBWAGEN FÜR N



Nach der H0-Ausführung des DR-Salontriebwagens 183 252 von Märklin/Trix ist nun auch die N-Verkleinerung erhältlich. Auffallend ist der gegenüber den H0-Modellen zu hell wirkende rote Farbton. Die störenden Spalte im Bereich der Drehgestelle wurden auch für diese neue Variante des Schnelltriebwagens nicht beseitigt. Innenbeleuchtung sowie Spitzen- und Schlusslicht sind digital schaltbar. Sowohl digital als auch analog betrieben, ist das Modell nach der Einfahrzeit mit einer umgerechneten Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h unterwegs. ***Bestellnummer: 16371; Preis: 249,99 €***

ROCO ▶ TRAXX1 DER SBB UND TRAXX2 DER ECR FÜR H0

„Die Alpen sind bezwungen" lautet der deutsche Untertitel unter dem „Alpäzähmer"-Schriftzug der SBB-482018. Noch nicht, aber bald ist es soweit: Am 1. Juni 2016, 17 Jahre nach der ersten Sprengung im Hauptstollen, wird der Gotthard-Basistunnel, der längste Bahntunnel der Welt, offiziell eröffnet. Sieben Traxx-1-Loks sind seit dem 14. August 2015 im neuen Outfit der SBB-Cargo unterwegs, nun folgt die ansprechende Roco-Verkleinerung. Weniger Aufsehen erregen die Traxx-2-Loks der Euro Cargo Rail, eines Gemeinschaftsunternehmens von SNCF und DB Schenker. 57 solcher Loks verkehren in Europa. Das H0-Modell ist eine Neukonstruktion von 2015.
SBB-Traxx-Bestellnr.: 73597; Preis: 189€
ECR-Traxx-Bestellnr.: 73664; Preis: 189€



Das sehr gut detaillierte Roco-Modell der Traxx 1 in attraktivem Lack.



Das nüchterne ECR-Design wirkt vor grünen Bäumen vielleicht gut.

NOCH ▶ SIGNALSPANNWERK FÜR TT

Die 3D-Drucktechnik hält nun auch in die Fertigung der Großserienhersteller Einzug. Bei Noch erscheint eine ganze Serie kleiner Zubehörartikel, die dem 3D-Drucker entstammen. Als Beispiel dient ein Signalspannwerk als Fertigmodell für TT, dass durch seine Filigranität und die farbliche Behandlung einschließlich einiger Rostspuren überzeugt. Die Kanten sind leicht graniert.
Bestellnr.: 13801; Preis: 14,99€



SCHNELLENKAMP ▶ KOHLENHANDLUNG FÜR 0



FOTO: WERK

Das Jahresmodell 2016 von Schnellenkamp ist eine Kohlenhandlung. Der von Stangel gefertigte Lasercut-Bausatz enthält alle abgebildeten Teile, also Bansen, Gebäude, Bauwagen, Förderband, zwei Kohlenschütten, Mauer und Zaun. Info: www.schnellenkamp.com *Bestellnummer: s2016; Preis: 99,95€*

N-TRAM ▶ STANDSEILBAHN FÜR N



Schmuckstück: Talstation der Standseilbahn.

Die N-Tram-Modelle der Talstation und des Seilbahnwagens sind der Interlaken-Heimwehfluh-Bahn in der Schweiz nachempfunden. Die Talstation dieser Bahn entspricht dem gegen Ende des 19. Jahrhunderts weit verbreiteten Pavillon-Baustil in Fachwerkmanier. Die Talstation gibt es als Fertigmodell und als Bausatz. Sie besteht aus gelaserten Kartonteilen sowie feinen Messing-Ätzteilen für den Schalter- und Büroeinbau, Geländer und Brüstungen. Der Sockel ist aus einer Keramikgussmasse gefertigt.
Talstation-Bestellnr.: 9902 (FM)/9902x (BS); Preis: 620€/139€; Seilbahnwagen-Bestellnr.: 5202; Preis: 225€

FOTOS (2): WERK



Messingmodell des Seilbahnwagens.

Ihnen gefällt die DiMo? :-)



> Abo abschließen
> Prämie erhalten
> keine Ausgabe verpassen



JAHRES-ABO
4 x DIGITALE MODELLBAHN

Ihr Kennenlern-Abo:
Sie erhalten ein Jahr lang druckfrisch und frei Haus die nächsten vier Ausgaben der Digitalen Modellbahn und verpassen somit keine Ausgabe.

Null Risiko: Mit Geld-zurück-Garantie für bezahlte, aber noch nicht gelieferte Ausgaben.

Wählen sie eine dieser Prämien:
- Gleisbesetztmelder GBM-8 Tams
- LED-Beleuchtung (67400) Uhlenbrock
- Lokdecoder LD-G-33 plus von Tams





Abo-Hotline 0211-69 07 89 985
Fax 0211-69 07 89 70
bestellung@mtv-direkt.de
dimo.vgbahn.de



MESSE FÜR MODELLBAU UND MODELLSPORT **20.–24.04.2016**

DIGITAL workshop

Donnerstag, 21.4.2016, 10:00–12:30 Uhr
DIGITALE GARTENBAHN
Norbert Rosch (Massoth Elektronik GmbH)

Donnerstag, 21.4.2016, 13:30–15:30 Uhr
DIGITAL FÜR AHNUNGSLOSE
Peter Rapp (Lenz Elektronik GmbH)

Freitag, 22.4.2016, 10:00–12:00 Uhr
MULTIPLEX-SIGNALTECHNIK
Jürgen Meier (Viessmann Modellspielwaren GmbH)

Freitag, 22.4.2016, 13:30–17:30 Uhr
SOUND FÜR MODELLFAHRZEUGE
Winfried Reinecke, Heinrich Schild (Zimo Elektronik GmbH)

Samstag, 23.4.2016, 10:00–12:30 Uhr
ZIMO-DIGITALSYSTEM
Winfried Reinecke, Heinz-Willi Grandjean, Peter Ziegler (Zimo Elektronik GmbH)

Samstag, 23.4.2016, 13:30–17:30 Uhr
STELLWERKSTECHNIK FÜR DIE MODELLBAHN
Heinz-Willi Grandjean (Zimo Elektronik GmbH)

Sonntag, 24.4.2016, 10:00–12:30 Uhr
BOOSTER: STROM, SIGNALE UND SICHERHEIT FÜR DEN DIGITALBETRIEB
Kersten Tams (Tams Elektronik GmbH)

ANMELDUNG:
digitalworkshops.vgbahn.de/
Teilnahmegebühr je Workshop 10 €
Teilnehmerzahl begrenzt
(Änderungen vorbehalten)

MEINUNG DES MONATS ▶ KLASSE-LACK



FOTO: BAHNGARFIELD

Zuletzt haben sich Modelle, die keine Vorbilder besitzen, stark vermehrt: ein Taurus und die 103 in Ozeanblau-Beige, die 103 als blau-beigene Rheingold-Lok. Man kann über den Sinn solcher Aktionen trefflich streiten. Attraktiv sind solche Farb-Fremdgänger auf jeden Fall, und der Verkaufserfolg spricht für sich. Besonders habe ich mich nun über die angekündigte Roco-111 in EUROFIMA-Farben gefreut. Sie passt bestens zu den bei Märklin, L.S. Models und A.C.M.E. neu aufgelegten Wagen. Bestellschluss des Handels ist der 1. April 2016. *abp*

DM-TOYS ▶ SCANIA-FEUERWEHR FÜR N



Unter dem Eigenlabel „LimiteDModels" ist bei DM-Toys ein Oxford-Modell eines Hilfeleistungs-Löschfahrzeuges im Maßstab 1:148 erhältlich. Das Fahrzeug mit der Aufbaubezeichnung HLF 20/16 repräsentiert eine neue Generation von Scania in Deutschland. Das Modell ist neutral gehalten, so dass es ortsungebunden eingesetzt werden kann. ***Bestellnr.: SP114; Preis: 9,99 €***

SALLER ▶ MORGAN THREEWHEELER FÜR H0



Feinste Speichenräder und eine realistische Nachbildung des bemerkenswerten, freistehenden Zweizylinder-V-Motors zeichnen die 1:87-Miniatur eines Vorkriegsmodells aus der berühmten britischen Fahrzeug-Manufaktur aus. Auch die Lackierung ist einwandfrei ausgefallen. Info: www.saller-modelle.de

Bestellnr.: A8732; Preis: 45 €

BERGSWERK ▶ STANZWERKZEUGE

Die neuen Stanzwerkzeuge von Bergswerk ermöglichen das schnelle, präzise und kostengünstige Ausstanzen von Bolzen oder Nieten aus Polystyrol- und ABS-Platten mit 0,1 bis zwei Millimetern Stärke. Die Betonprellböcke der Harzer Schmalspurbahnen nach Vorbildern in Drei Annen Hohne, Eisfelder Talmühle und Schierke werden als Acrylharz-Bausätze geliefert. Zurüstsätze aus geätztem Neusilberblech sind optional erhältlich. Info: www.bergswerk-modell.de

Niete-Stanzwerkzeug-Bestellnummer: mn 029; Preis: 44,90 €
Hexagonal-Stanzwerkzeug-Bestellnummer: mn 030; Preis: 42,90 €



Der HSB-Prellbock wird im zweiten Quartal ausgeliefert.



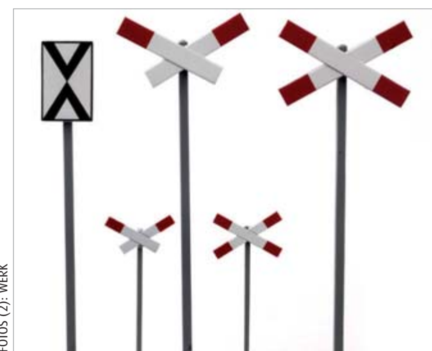
Feinste Schraubenköpfe können nun einfach gestanzt werden.

FOTOS (2): WERK

H0 FINE ▶ KASTENBRÜCKE FÜR N, TT UND H0

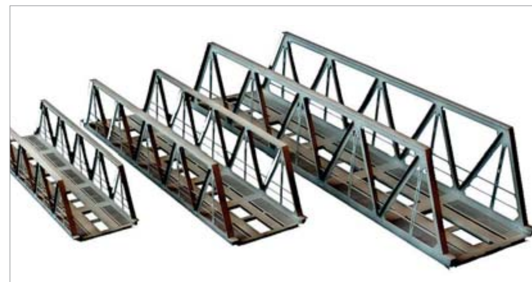
Neu bei „H0fine" sind Modelle von genieteten Obergurt-Fachwerkbrücken für gleich drei Baugrößen. Die zwischen 130 (Spur N) und 240 (Spur H0) Millimeter langen, filigranen Fertigmodelle aus Neusilber werden verlötet und lackiert ausgeliefert. Als Bausätze oder Fertigmodelle werden liegende Andreaskreuze für H0 angeboten. Die Ausführung für beschrankte Übergänge weist unten gekürzte Flügel auf. Die Andreaskreuze sind als Fertigmodelle auch für die Baugrößen 0 und I lieferbar. Neu für die großen Spuren sind Vorsignal-, Haltepunkt- und Schachbretttafeln.

H0-Brücken-Bestellnr.: 87-201, Preis: 84 €€ TT-Brücken-Bestellnr.: TT-201, Preis: 56 €; N-Brücken-Bestellnr.: N-201, Preis: 52 €



Andreaskreuze für die Epoche II.

FOTOS (2): WERK



Für drei Baugrößen sind die neuen Stahlfachwerkbrücken erhältlich.

ATELIER TRATNIK ▶ DACHNEUBAU FÜR H0


FOTO: WERK

Als Bausatz oder Fertigmodell wird ein Gebäude mit gerade neu aufgebautem Dach angeboten. Das Modell enthält eine realistische LED-Beleuchtung, alle Holz-Teile bestehen wie immer bei Tratnik aus vorgeschnittenen Einzelleisten und nicht aus gefrästen oder gelaserten Bauteilen. Viele liebevolle kleine Details runden den Bausatz ab, der in allen Epochen einsetzbar ist. Die Grundfläche des Fertigmodells ist nach Wunsch des Kunden variabel. Info: www.tratnik.at

Bestellnummer: 915 (BS)/916 (FM); Preis: 190 € (BS)/325 € (FM)

HASELHUHN ▶ BAUAUFZUG FÜR H0 UND TT


FOTO: WERK

Das Modell eines älteren Aufzuges für Baustofftransporte auf höher gelegene Etagen und Dächer oder auch für Möbeltransporte im Rahmen eines Umzuges bietet Haselhuhn für die Baugrößen H0 und TT an. Die Bausätze enthalten eine lasergeschnittene Leiter mit Auszug nebst Förderkorb, eine detaillierte Motorwinde aus Kunststoff sowie eine Drahtrolle für die Nachbildung des Seils. Die Motorwinde funktionierte beim Vorbild mit einem Verbrennungsmotor. Damit können die Modelle ab Epoche III zum Einsatz kommen. Für Einsätze in der Land- und Forstwirtschaft oder in Baubetrieben wird die Motorwinde auch einzeln angeboten. Info: www.haselhuhn-modelle.de

Bestellnummer: HBA (H0)/TBA (TT); Preis: 17,20 € (H0)/14,90 € (TT)

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 30 JAHREN: Ablösung vor Städteexpress

☐ Von 1981 bis 1985 wurden bei der DR 925 Kilometer Strecke neu elektrifiziert, darunter die Magistrale Berlin – Rostock. Im me 4/1986 wurde eine Bilderserie von den Arbeiten an dieser Strecke gezeigt, nicht ohne auch die damals abgelöste Dieseltraktion zu würdigen. Den Ex 125 „Stoltera" beförderte am 9. August 1983 noch eine 132. Unter Strom waren es dann Loks der Baureihen 211 oder 243, weit weniger attraktiv für den Eisenbahnfreund, jedoch zukunftsorientiert. Der H0-Modellbahner kann zur Nachbildung auf Lokmodelle aller großen Hersteller und nun ganz neu von ESU zurückgreifen, Städteexpress-Wagen gab oder gibt es beispielsweise bei Sachsenmodelle, Tillig und Brawa.



FOTO: B. SPRANG/MEB-ARCHIV



INTERMODELLBAU DORTMUND

Westfalenhalle ruft!

◗ Vom 20. bis 24. April 2016 lockt die weltgrößte Messe für Modellbau und Modellsport die Besuchermassen: Auf der INTERMODELLBAU wird die Modelleisenbahn auch 2016 eine wesentliche Rolle spielen. Rund 30 Anlagen von Klubs und Vereinen mit Motiven von Süddeutschland bis Norwegen oder Polen in den Baugrößen Z bis I werden zu bewundern sein. Rund die Hälfte davon feiert dabei Deutschlandpremiere. Die Redaktion der „Digitalen Modellbahn" bietet in Zusammenarbeit mit Digital-Herstellern wieder sieben Seminare an. Die VGBahn wird mit großem Stand vertreten sein.



In Highlight in Dortmund wird die Semmering-H0-Anlage sein.



Das „Modelspoorteam de Maaslijn" zeigt „Berekvam", einen detailgetreu in H0 gebauten Bahnhof an der norwegischen Flåmsbahn.



Alle großen Hersteller, darunter der Marktführer Märklin, werden auch 2016 in Dortmund vertreten sein.



FOTOS (4): MESSE DORTMUND

Wolf-Ullrich Malm präsentiert sein Modell des alten Lübecker Bahnhofs in Spur Z, das bereits im MEB 1/2016 vorgestellt wurde.

Wer seine Eintrittskarte online bestellt, spart gegenüber dem regulären Preis (14 Euro an der Tageskasse) 2,50 Euro. MEB-Leser erhalten auf diesen Preis eine weitere Ermäßigung von zwei Euro, dazu bitte das Kennwort „IB2016VGB" eingeben. Unter www.vgbahn.de/Dortmund verlosen wir zusätzlich 5 x 2 Karten.

MEB-WINTER-GEWINNSPIEL

ÖBB-Modelle fein verteilt

☐ Überraschend viele unserer Leser nutzten ihre Chancen bei unserem großen Winter-Gewinnspiel im MEB 1/2016. Das große Interesse an den verlosten ÖBB-Modellen zeigt uns, dass nicht nur die Eisenbahn in Deutschland den Geschmack unserer Leserschaft trifft. Mit immerhin 20 Fahrzeugmodellen nach österreichischen Vorbildern konnten wir unsere Gewinner beglücken, dazu kamen zehn DVDs aus dem Programm der VG Bahn. Von der kleinen Schmalspur-Dampflok der Reihe Mh 6 über das österreichische Krokodil bis zur modernen Railjet-Garnitur reichten die attraktiven Gewinne.

Unsere Frage nach der ÖBB-Baureihe 1020, der ehemaligen E 94 der DRG, konnten alle Einsender richtig beantworten. Es freut uns sehr, dass wir auf so viel positive Resonanz bei unseren Gewinnern gestoßen sind und bedanken uns für die Zusendung ihrer Fotos. Sie zeigen, dass die Modelle in gute Hände gelangt sind. Manch einer wird vielleicht erst nach einem passenden Einsatzgebiet für den neuen Ausländer suchen müssen, vielleicht darf man es nicht ganz so eng mit der Vorbildtreue nehmen. Sollte etwas gar nicht passen, helfen die bekannten Online-Versteigerungsportale sicher weiter.



Juergen Lutz Freuschle präsentierte seinen Gewinn beim Stammtisch in Kiel.





Klaus Weis freut sich über seine neue Märklin-52 und präsentierte uns gleich sein Bauprojekt: Eine 86 von Trumpeter in 1:35.



Hans Marhold braucht für seine Mh 6 jetzt ein paar Schmalspurgleise.



Ulf Dietrich freut sich über die Roco-38.4109 und wird sie auf seiner Heimanlage einsetzen, auch wenn sie nicht ganz zum Thema passt.



Gert Berger nennt nun eine kleine 2067-Rangierlok sein Eigen.



Gunter Kambach lies seine 1010 gleich einmal eine Stunde warmfahren.

FOTOS (7): PRIVAT

MESSE-KALENDER

19. MÄRZ 2016:	20. MÄRZ 2016:	20. - 24. APRIL 2016:
Modellbahnbörse Zwickau Stadthalle Zwickau	Modellbahnbörse Dresden Alte Mensa Dresden	Intermodellbau Westfalenhallen Dortmund

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Rainer Albrecht, Tom-Karsten Alexander, Dirk Endisch, Robin Garn, Stefan Gross, Rainer Heinrich, Romano Mölter, Ludwig Rotthowe, Markus Tiedke

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154,
Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 28, ab 1.1.2016,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

ABONNENTEN-SERVICE
FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funkedirekt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 57,40 €
Großes Abonnement 74.- €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 68,60 €;
Großes Abonnement 82,- €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Birgit Pill, (Bestellservice, (08141) 53481-0)

SEKRETARIAT
Petra Schwarzendorfer, Melanie Hilpert

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]


FOTO: JOACHIM SCHMIDT

FRISCH AUS DEM DAMPFLOKWERK

Vor wenigen Tagen machte sich 91 134 (preußische T 9²) nach einer umfangreichen Hauptuntersuchung im Dampflokwerk über Sachsen wieder auf den Weg in ihre Heimat Schwerin. Anlass genug, einen Blick in die Meininger Lokklinik zu werfen. Wie steht es um die Zukunft des bekanntesten Werkes der DB AG?


FOTO: JENS BRAUN

FEINE ZIEGEL

Auhagens Fabrikgebäude schließt eine wichtige Lücke bei den TT-Gebäuden. Jens Braun zeigt, was man aus dem Bausatz herausholen kann.

AUSSERDEM

Es wird Nacht

Die DB AG plant ihren Nachtzugverkehr einzustellen oder abzugeben. Warum?

Weltreise bei der Bahn

Seine ersten Eisenbahner-Schritte machte Valentin Querner noch bei der DR. Die Eisenbahn brachte ihn später in viele Länder.

V wie Verschlagwagen

Das Güterwagen-ABC dreht sich um Tiertransporte auf der Bahn und die passenden Spezialgüterwagen.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Das Mai-Heft erscheint am **13. April** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch


FOTO: FRANK ZARGES

VIEL BETRIEB IN KARLSBERG

Die Ausstellungsanlage von Karl-Heinz Friedel begeistert mit vielen Details und regem Zugbetrieb.


FOTO: RAINER HEINRICH

DOPPELTE LOTTCHEN

Der DMV veranstaltete in den 80er-Jahren eine Reihe von Sonderfahrten mit zwei großohrigen Dampfloks.


FOTO: BAUER-PORTNER

IRGENDWO IM ERZGEBIRGE

So lautet das Motto der sehenswerten Segmentanlage von Jan Biganski, die an den Bahnhof Großhartmannsdorf angelehnt ist.



RÜBEZAHL ZU MÄRCHENHAFTEN PREISEN



BREKINA
AUTOMODELLE

◂ **Brekina 932071**
VW T1b „Caltex“

Brekina 932085 ▸
VW T1b „Gasolin“

Preis je Modell: 18,95 €

EXKLUSIVMODELLE!

Produktionsmenge:
nur 200 Stück/Variante!
Modell beladen mit 3 Fässern und einem Schild (**Formneuheit**)





UVP: Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers

Brawa 44154
Elektrotriebwagen ET89, DB, Ep.III analoge 2-Leiter Gleichstrom-variante
UVP: ~~249,90~~ €
AKTIONSPREIS: 149,99 €

Brawa 44155
Elektrotriebwagen ET89, DB, Ep.III AC-Digital, digitale 3-Leiter Wechselstromvariante
UVP: ~~294,90~~ €
AKTIONSPREIS: 169,99 €

Brawa 44156
Elektrotriebwagen ET89, DB, Ep.III digitale 2-Leiter Gleichstromvariante inkl. Soundfunktionen, DC-Sound
UVP: ~~379,99~~ €
AKTIONSPREIS: 249,99 €

Brawa 44157
Elektrotriebwagen ET89, DB, Ep.III dig. 3-Leiter Wechselstromvariante inkl. Soundfunktionen, AC-Sound
UVP: ~~379,99~~ €
AKTIONSPREIS: 249,99 €

LüP: 251,7 mm, Kupplungsaufnahme n. NEM 362 m. KK-Kinematik, dig. Schnittstelle MTC 21, Lichtwechsel weiß, mit Innenbeleuchtung, auf Oberleitungsbetrieb umschaltbar

Sie erhalten dieses Angebot – solange der Vorrat reicht – in folgenden Fachgeschäften:

Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528 - 441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 16
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

ToyNedo – Spielwaren Raschka
44137 Dortmund · Westenhellweg 132
Tel. 0231-58449820 · info@toynedo.de
www.toynedo.de

Technische Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 6–8
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Spielwaren Kremers
59065 Hamm · Oststr. 56
Tel. 02381-25068
kremersspiel@aol.com

Modellbahnshop - Saar
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · info@mbs-saar.de
www.mbs-saar.de

Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

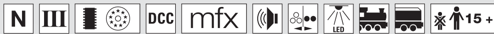
Modeltreinexpress
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

„DIE WILDE 13 PLUS“ — IMMER EINE SPUR KOMPETENTER!

TRIX
H0

TEE Diesel-Triebzug „Helvetia"





Neu – ab März erhältlich!

Der Klassiker im Reiseverkehr

22261 TEE Diesel-Triebzug Baureihe VT 11.5 „Helvetia"

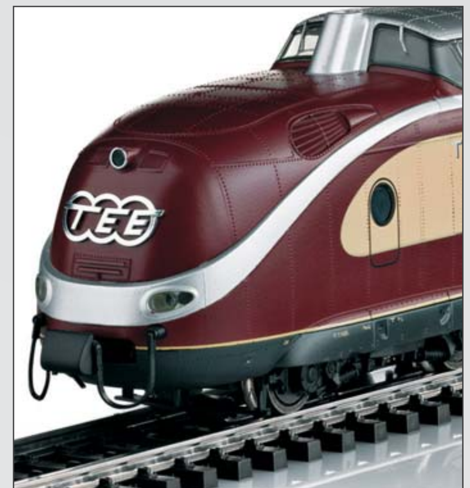
Der Klassiker, der zu den „Gründungsmitgliedern" und damit zu den Urgesteinen der TEE-Züge gehört. Mit dem Namen „Helvetia" verband er seit dem Start des TEE-Netzes am 2. Juni 1957 den Norden Deutschlands mit der Schweiz.

Vorbild: TEE Diesel-Triebzug Baureihe VT 11.5 „Helvetia" der Deutschen Bundesbahn (DB). Zuglauf: Zürich – Basel – Mannheim – Frankfurt – Hamburg. 2 Triebköpfe Pw4ü, 1 Abteilwagen A4ü, 1. Klasse, 1 Mittelwagen mit Küche/ Speiseraum WR4y. Klassische purpurrot/beige TEE-Lackierung. Betriebszustand um 1957.

Einmalige Serie in schwerer Metallausführung.

Die Grundgarnitur 22261 ist mit dem Ergänzungswagen-Set 23261 auf eine vorbildgerechte 7-teilige Einheit erweiterbar.

Neuheit 2016. **€ 799,99 ***



Imposant und detailreich zugleich – Der Triebkopf Pw4ü

Detaillierte Produktinformationen erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler vor Ort oder im Internet unter www.trix.de.



Besuchen Sie uns:
www.facebook.com/trix



* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.